

RÈGLES INTERNATIONALES

ET

# DIPLOMATIE

DE LA MER.

PARIS. TYPOGRAPHIE DE HENRI PLON, IMPRIMEUR DE L'EMPEREUR,
Rue Garancière, 8.

# RÈGLES INTERNATIONALES

ET

# DIPLOMATIE

# DE LA MER

PAR

M. THÉODORE ORTOLAN,

CAPITAINE DE FRÉGATE,
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR.

---

TROISIÈME ÉDITION,

MISE EN HARMONIE AVEC LE DERNIER ÉTAT DES TRAITÉS,

SUIVIE

D'UN APPENDICE SPÉCIAL,

CONTENANT LES PRINCIPAUX DOCUMENTS OFFICIELS RELATIFS A LA DERNIÈRE GUERRE D'ORIENT
ET LES ACTES DU CONGRÈS DE PARIS DE 1856.

---

TOME PREMIER.

PARIS
LIBRAIRIE DE HENRI PLON,
RUE GARANCIÈRE, 8.

1856

A

MONSIEUR L'AMIRAL

# BARON DE MACKAU

Paris, 1845.

# PRÉFACE

## DE LA PREMIÈRE ÉDITION.

Les personnes qui ne sont pas absolument étrangères à la marine connaissent à peu près la valeur de l'expression suivante : *Homme de mer.*

Cette expression, consacrée, signifie que celui auquel on peut l'appliquer possède, au plus haut degré, l'entente de la partie spéciale du métier difficile de la mer; qu'il joint, à une théorie réfléchie et au niveau de l'état actuel des sciences exactes, une pratique éclairée, acquise par une longue navigation; qu'il est tout à la fois, lorsqu'il le faut, bon officier et bon matelot; qu'il est doué, enfin, de ce tact particulier, nécessaire, dans les circonstances critiques, pour rendre habile à choisir sans hésitation le bon parti; tact inné, indéfinissable, qu'on a nommé le sixième sens du marin, et qui fait, pour ainsi dire, de lui un être à part.

Ces qualités diverses sont celles que l'officier doit posséder avant tout. Pour lui les autres ne sont, relativement, que secondaires. En un mot, il doit être d'abord homme de mer, dans la vraie acception du métier.

Mais sans cesser d'être homme de mer, on peut posséder des connaissances variées. A part les sciences exactes, l'arme de la marine se rattache à bien des sciences. Il en est une, surtout, à laquelle cette arme est intimement liée : c'est celle des principes qui doivent régir les rapports de peuple à peuple.

Éloigné de son pays, le marin n'en est jamais entièrement séparé; son vaisseau porte partout la patrie, il la met en contact immédiat avec l'étranger.

L'officier commandant un bâtiment de guerre est revêtu

d'une sorte de caractère représentatif de la souveraineté de l'état auquel il appartient; il a pour mission permanente de soutenir au loin l'honneur du pavillon, emblème de cette souveraineté; ses actes sont souvent actes de relations internationales; souvent il est forcé d'agir par lui-même, en l'absence de tout organe accrédité de son gouvernement; quelquefois il est lui-même cet organe accrédité.

Aussi les hommes d'état à la tête du gouvernement de la patrie suivent-ils avec sollicitude le marin dans ses navigations lointaines, parce qu'ils savent que sa conduite peut influer puissamment sur les intérêts de ce gouvernement.

Le ministre des affaires étrangères reconnaissait naguère, à la tribune nationale, cette influence décisive résultant de certains actes du marin à l'étranger.

« Pendant que nos marins, disait M. Guizot, portent la » patrie sur nos vaisseaux à quatre mille lieues, est-» ce qu'il ne reste pas ici la grande patrie? Est-ce qu'il » n'y a pas des intérêts généraux engagés dans leur con-» duite, dans leurs actes? Est-ce qu'il n'y a pas ici trente-» cinq millions de Français sur qui un seul acte de ce ma-» rin, qui vogue à quatre mille lieues de son pays, peut » exercer une influence décisive? Est-ce qu'il ne peut pas » disposer un moment, par un seul acte, de la destinée du » pays, de la paix et de la guerre, du bonheur et du » malheur de ces trente-cinq millions d'hommes (1)? »

S'il en est ainsi, combien grande est quelquefois la responsabilité qui pèse sur le marin éloigné de son pays! Que de tact, que de discernement ne lui faut-il pas pour régler sa conduite!

L'amour de la patrie et l'honneur national le guideront toujours dans cette conduite : ce sont ces deux sentiments

(1) Séance de la Chambre des Députés du 1er mars 1844.

généreux qui, dans les cas où, sans instructions précises, il sera forcé d'agir par lui-même, lui feront prendre une résolution digne, et au besoin énergique. Des événements récents, comme ceux du passé, ont prouvé suffisamment que tels étaient les mobiles déterminants des actes de nos marins.

Mais à l'amour de la patrie, au sentiment de la dignité nationale, il est nécessaire de joindre la prudence et la circonspection. Tout ce qui touche aux relations internationales est grave. Ces relations sont soumises à des règles et à des principes généraux que l'officier de la marine militaire ne doit pas ignorer.

Celles de ces règles qui se rapportent directement à la navigation, qui forment ce qu'on appelle le droit international maritime, sont enseignées sans doute par la pratique. Il n'est aucun marin qui n'en connaisse les principales, puisqu'il est journellement obligé de les appliquer, et que, du reste, elles lui sont tracées par les règlements et les ordonnances de son pays. Mais, en toutes choses, la pratique a besoin d'être éclairée par la théorie.

Le droit international maritime n'est d'ailleurs qu'une branche du droit des gens, et les principes en sont assis sur les bases fondamentales de ce dernier.

Les ouvrages si nombreux qui composent la littérature du droit des gens en général s'offrent donc naturellement aux méditations de l'officier de marine. C'est là qu'il peut espérer de puiser des notions, complément distingué de son instruction, qui le mettent à même de faire face, avec plus de sécurité, aux difficultés internationales que le cours de sa carrière peut lui offrir.

Mais les personnes qui sont versées dans la connaissance de ces sortes de livres savent combien l'étude en est difficile et combien le choix de ce qu'il y a d'utile à en retirer demande de discernement. Les écrivains qui

passent encore pour les maîtres de la science, et qui en ont été comme les fondateurs, Grotius, Puffendorf, avec leur traducteur et annotateur, Barbeyrac et ceux qui les ont suivis de près, quelque élevé que soit leur enseignement, le font acheter par de longues digressions, par une forme scolastique au goût de leur temps, fatigante, quelquefois ridicule aujourd'hui, par des citations accumulées des livres saints et des auteurs profanes, avec les exemples incertains de l'histoire et souvent même des fables de l'antiquité. Pour les invoquer ou pour s'appuyer de leurs paroles à propos, il faut une réserve de bon goût. Les suivre dans cette voie, alourdir un manifeste ou une note diplomatique par de pareilles citations, en un mot, transporter dans la pratique des affaires cette allure singulière et doctorale d'une autre époque, ce serait s'exposer, au lieu de convaincre, à faire sourire. C'est là un genre d'érudition dont nul ne saurait conseiller l'usage, quoique nous l'ayons vu employer, en une occasion récente, par un officier de la marine anglaise, le commodore Toup-Nicholas, dans sa correspondance avec l'amiral Dupetit-Thouars, au sujet de l'île de Taïti.

Dans le cours du dix-huitième siècle, quelques auteurs ont dégagé la science du droit international des théories et des spéculations des philosophes et l'ont rapprochée davantage de la pratique. De nos jours, des publicistes et des diplomates éminents ont publié des traités sur cette matière si importante, qui est de leur domaine spécial. C'est dans ces traités plus élémentaires, plus succincts et partout empreints d'un caractère plus positif, qu'on peut rechercher, avec plus de facilité, une intelligence suffisante de la doctrine et des usages qui ont cours aujourd'hui.

Cependant, réduite à ces proportions plus simples, l'étude du droit international exige encore quelques notions

préliminaires et réclame beaucoup de temps. Or le temps manque aux officiers de marine, presque toujours à la mer, occupés des pénibles devoirs du métier, qui sont de tous les instants.

D'ailleurs, les marins ne trouveraient pas facilement, dans les ouvrages de droit international, les matières qui se réfèrent directement à leur profession. Si ces matières s'y rencontrent, elles n'y sont traitées qu'en partie, subsidiairement, sans former nulle part un système méthodique et complet.

Il est vrai que quelques auteurs ont écrit spécialement sur ce qu'ils appellent le droit maritime. Mais ces auteurs ont passé sous silence bien des questions importantes, et se sont bornés, pour la plupart, à celles qui concernent la liberté des mers, les droits des neutres et des belligérants et les blocus. Sur ces deux derniers points particuliers, il existe tant d'écrits, tant de documents, tant de traités publics auxquels les dernières guerres ont donné lieu, que l'important et le plus difficile n'est pas de citer tous ces documents et tous ces traités, ce qui ne serait qu'une pénible compilation, mais d'en extraire, sous une forme claire et bien arrêtée, les vrais principes à suivre, les principes sur lesquels toutes les nations commencent à s'accorder.

Un diplomate et économiste italien, M. le comte Ferdinand Lucchesi-Palli, a publié récemment, sous le titre de *Principes de droit public maritime*, un livre qui a été accueilli avec faveur (1). On y trouve outre certains détails, peut-être trop minutieux et vulgaires, sur les mesures d'ordre concernant la police locale des ports, quel-

(1) *Principes du Droit public maritime et Histoire de plusieurs Traités qui s'y rapportent*, par le comte Ferdinand Lucchesi-Palli; traduit de l'italien par J. Armand de Galliani. Paris, 1842.

ques développements sur la communauté des mers, de la pêche et de la navigation, sur la neutralité et les traités publics qui s'y réfèrent, sur la contrebande de guerre et sur les blocus; mais on y chercherait en vain les notions générales de droit international et l'exposition complète des principes qui doivent régir les relations maritimes de peuple à peuple.

L'accueil favorable fait à cet ouvrage, qui se termine par l'énonciation d'un vœu souvent formulé, le vœu de la réalisation d'un Code universel de droit public maritime, cet accueil s'explique surtout par le mérite personnel de l'auteur et par le besoin généralement senti d'une exposition des règles internationales de la mer.

Convaincu, par expérience, de la nécessité, pour les officiers de marine, d'acquérir ces notions, et de l'extrême difficulté qu'ils éprouvent, vu leur manque de temps, à les extraire des nombreux écrits sur le droit des gens et des collections volumineuses des traités publics qu'il est difficile de se procurer, j'ai souvent regretté qu'il n'existât pas un livre spécialement fait pour eux et par l'un d'eux qui pût leur être utile dans leurs fréquentes relations avec les étrangers. J'ai souvent regretté qu'on n'eût point suffisamment éclairci certaines questions importantes par l'exposé succinct, mais net, de la doctrine, et par les citations de quelques faits puisés dans les précédents de notre marine et des marines étrangères.

Cette conviction et ce regret, dont j'ai fait part à plusieurs de mes camarades, qui les ont partagés, m'ont donné l'idée d'entreprendre, après bien des années de préparation, le travail que j'ose rendre public aujourd'hui.

Dans ce travail, je n'ai pas eu la prétention de tracer aux officiers la conduite qu'ils doivent suivre dans toutes les circonstances, si nombreuses et si variées, où les occurrences du métier les mettent forcément en communi-

cations de toute nature avec les étrangers; encore moins d'écrire un traité complet de droit international maritime.

Développer quelque peu les principes généraux et fondamentaux qui régissent, dans leurs rapports réciproques, les grandes associations humaines connues sous le nom de nations ou états;

Exposer, le plus clairement possible, les règles internationales maritimes les plus usuelles et les plus importantes, celles qui sont à peu près universellement reconnues, et qui forment la base des relations par la voie de mer entre les peuples policés;

Enfin, sans empiéter plus qu'il ne me convient dans le domaine de la diplomatie, donner les notions de cette science indispensables à l'officier de mer;

Tel est le but que j'ai cherché à atteindre.

Avant d'accomplir ma tâche, j'ai dû rechercher l'approbation qu'il m'importait le plus d'obtenir. J'ai communiqué mon projet au ministre éclairé qui, tout à la fois homme de mer consommé, homme d'état et diplomate habile, dirige aujourd'hui le département de la marine.

Le ministre a bien voulu m'écouter avec bonté et encourager mes efforts; quelques-unes de ses paroles m'ont fait entrevoir la direction que je devais prendre; par ses ordres, les archives du ministère de la marine m'ont été ouvertes : j'y ai cherché avec soin, et j'ai pu y recueillir des documents intéressants qui m'ont été utiles dans la rédaction de ce premier volume, et dont je tirerai plus de profit encore pour celui qui va suivre.

Il me manquait un autre appui qui me vint du ministère des affaires étrangères, puisque la nature de mon travail relève de l'un comme de l'autre de ces départements; qui pût m'aider à marcher avec quelque sécurité vers la solution des difficultés délicates que les fonctions de l'officier de marine présentent lorsqu'elles entrent plus immé-

diatement en contact avec la direction générale de nos intérêts extérieurs. Cet appui, je l'ai trouvé dans la bienveillance d'un homme qui, comme littérateur, comme historien, comme publiciste, est au nombre des illustrations de notre pays, et à qui la direction des archives de nos affaires étrangères se trouve si heureusement confiée. L'accueil que j'ai reçu de M. Mignet est dû, avant tout, à ses sympathies encourageantes pour tout ce qui touche à la science. Il me permettra de recourir à ses conseils et aux enseignements précieux à puiser dans les précédents de notre histoire diplomatique, qu'il connaît si bien, surtout pour la dernière partie de mon travail, celle que j'appelle plus spécialement diplomatie de la mer.

Cette partie n'est pas la moins importante. Les officiers de la marine, en effet, sont appelés à remplir des missions lointaines où, très-souvent, sans le secours des agents ordinaires ou des représentants spéciaux de leur gouvernement, ils sont forcés d'agir politiquement et diplomatiquement.

Toutes les fois qu'ils ont été chargés de pareilles missions, ils s'en sont acquittés avec bonheur et habileté, parce qu'on a su choisir parmi eux les plus distingués et les plus capables.

Le ministre de la marine se plaisait dernièrement à leur rendre cette justice devant la chambre des députés, en même temps qu'il traçait la ligne principale de leurs devoirs les plus essentiels.

« Quant aux devoirs imposés à nos officiers dans l'ac-
» complissement de missions importantes et lointaines, di-
» sait l'amiral de Mackau, je mets au premier rang une
» obéissance entière et absolue aux instructions dont ils
» sont porteurs; et pour les cas, qui ne sont pas rares,
» où il est beaucoup laissé à leur appréciation, ils doi-
» vent, quand ils sont arrivés sur les lieux où ils sont

» appelés à agir, bien moins se préoccuper de certains » obstacles de localité, ou de difficultés qui peuvent n'être » que passagères, que d'apprécier, que de mesurer de » sang-froid, avec le sentiment d'un véritable patrio- » tisme, l'effet ultérieur, les conséquences inévitables » qu'auront pour leur pays, pour la mère patrie, les ré- » solutions qu'ils prennent sous leur responsabilité.

» A cette occasion, la Chambre me permettra de con- » stater devant elle que la marine, souvent appelée depuis » vingt-cinq ans à conduire avec ses propres moyens, » et sans d'autres appuis que ceux de ses officiers, des » affaires difficiles, est cependant et toujours parvenue à » les mener à bonne fin, grâce à la détermination, au ju- » gement ferme et droit des chefs, comme à la bravoure » et au dévouement des officiers et des équipages (1). »

Ce témoignage, si honorable pour le corps entier, doit être bien précieux, surtout pour ceux des officiers généraux et supérieurs auxquels il s'adresse particulièrement. Si ces officiers l'ont mérité à si juste titre, c'est qu'à la détermination, au jugement ferme et droit dont parlait le ministre, ils joignent aussi des connaissances étendues.

Je serai heureux s'ils portent sur mon travail un jugement favorable.

Quant à ceux de mes camarades qui seraient moins familiarisés avec les matières dont je m'occupe, si ce même travail peut contribuer seulement à leur donner le goût de l'étude de ces matières, j'aurai accompli une partie de ma tâche.

Qu'il me soit permis d'exprimer ici toute ma gratitude envers les personnes dont l'assistance m'a été profitable pour mener à fin mon entreprise.

---

(1) Discours de M. l'amiral de Mackau, ministre de la marine, à la séance de la Chambre des Députés du 29 février 1844.

Bien des fois, pour des points difficiles, pour des matières moins rapprochées de mes connaissances professionnelles, j'ai dû solliciter les indications, les conseils des hommes compétents et distingués qu'il m'a été permis d'approcher. Ces conseils bienveillants ne m'ont pas manqué.

J'ai trouvé aussi, dans les conservateurs des archives et des bibliothèques publiques que j'ai compulsées, un empressement obligeant à mettre à ma disposition non-seulement les richesses intellectuelles confiées à leurs soins, mais encore le secours de leur expérience et de leurs lumières pour en tirer meilleur profit.

Je leur adresse à tous mes remercîments.

Un mot, en terminant, sur le titre de cet ouvrage.

Ce titre pourra paraître singulier à quelques lecteurs. Il n'est cependant pas nouveau ; je n'ai fait, en l'adoptant, que me conformer à d'anciennes traditions.

N'avons-nous pas les *Rooles d'Oléron*, dans lesquels le mot Rooles n'est, je crois, rien autre chose que le mot anglais *Rules*, qui signifie règles? N'avons-nous pas le *Consulat de la mer*, le *Guidon de la mer*, les *Us et coutumes de la mer?*

Étranger, d'ailleurs, à toute étude de droit proprement dit, tel qu'il est enseigné dans les facultés, le mot droit me semble une expression multiple dont il est impossible de bien définir le sens.

C'est par ces diverses raisons qu'à ce titre, *Droit international maritime*, ou *Droit public maritime*, que j'aurais pu employer à l'exemple d'autres auteurs, j'ai mieux aimé substituer celui de *Règles internationales de la mer.*

Paris, novembre 1844.

# RÈGLES INTERNATIONALES

ET

# DIPLOMATIE

# DE LA MER.

## LIVRE PREMIER.

### NOTIONS GÉNÉRALES ET PRÉLIMINAIRES.

## CHAPITRE PREMIER.

### DE L'ORIGINE DES NATIONS.

SOMMAIRE.

Sociabilité de l'homme. — L'homme à l'état d'isolement n'existe pas.
Mais il existe des états d'association grossière et mal réglée. — La succession du temps y amène le progrès.
Progrès des éléments de la richesse matérielle.
Progrès des richesses intellectuelles : — Dans les sciences physiques ; — Dans les sciences morales ; — Dans les lettres et les beaux-arts ; — Dans les sciences sociales, et enfin dans l'économie politique.

Il a été longtemps en usage, surtout parmi les philosophes et les publicistes du XVIII<sup>e</sup> siècle, et jusque dans les premières années du siècle actuel, d'ouvrir les traités de morale, de législation, de gouvernement intérieur ou extérieur des états, par une

description plus ou moins conjecturale de l'origine et du premier développement des sociétés humaines.

Convaincu que pour faire progresser les sciences morales il faut y appliquer, autant que possible, le procédé qui a fait le succès des sciences physiques, c'est-à-dire l'exacte observation des faits, avec exclusion de ce qui n'est qu'œuvre d'imagination, nous nous abstiendrons de remonter à des époques où ne peut pénétrer la certitude des documents historiques.

Nous partirons uniquement de cette vérité, reconnue aujourd'hui par les meilleurs esprits, que l'homme, par la loi même de sa création, de son organisation, est essentiellement sociable.

L'homme isolé, qui forme le point de départ de l'école du XVIII^e siècle, est une utopie. Jamais vous ne le rencontrerez, si ce n'est par suite de quelque accident, de quelque exception extraordinaire, ayant renversé le cours naturel des choses.

L'homme véritable, l'homme en sa condition normale, ne se conçoit, et, si haut que les documents historiques puissent remonter, ne s'est jamais vu qu'à l'état d'association.

Mais si l'homme isolé est une rêverie philosophique, ce qui est une réalité, c'est l'homme barbare, c'est-à-dire l'homme à l'état d'association encore inculte et grossière.

C'est une conséquence même de la loi de perfectibilité, apanage glorieux de notre espèce, qu'en toutes choses humaines les commencements soient informes; mais le temps, avec l'expérience qui marche à sa suite, amène successivement les améliorations.

L'état d'association grossière et mal réglée, loin d'être une conjecture, est signalé partout par les traditions; notre propre histoire nous le montre dans les hordes du nord et de l'Asie, dont les invasions ont formé les peuples modernes de l'Europe; enfin le marin, dans ses navigations, le voyageur, dans ses explorations des continents, le rencontrent encore, de nos jours, fréquemment et à des degrés divers.

De telle sorte qu'il nous devient possible de suivre, même en des exemples vivants et chez des races plus retardataires, la trace des formes imparfaites par lesquelles la société des hommes a pu passer, avant que la succession des siècles l'ait fait arriver au point où elle se présente aujourd'hui à nous, dans les pays les plus civilisés.

Ainsi les tribus des Arabes bédouins et les hordes tatares du Turkestan, les nègres de la côte d'Afrique, les Hottentots et les Cafres du Cap de Bonne-Espérance, les peaux rouges de l'Amérique et les insulaires de l'Océanie, nous offrent des variétés nombreuses de ces associations plus ou moins grossièrement ébauchées, à l'état nomade ou à l'état fixe, menant la vie soit de peuples chasseurs ou pêcheurs, soit de peuples pasteurs, soit de peuples imparfaitement agricoles, soit l'une et l'autre réunies, souvent même avec des éléments plus ou moins informes d'une aptitude à l'industrie ou d'un certain commerce d'échange.

Ce sont comme des types divers des degrés par lesquels la sociabilité humaine peut passer, ou même stationner longtemps chez certaines races, avant

de se développer dans une voie de perfection désirable.

En effet, recueillir au hasard, sur son passage, les productions que la terre offre d'elle-même ou s'emparer des animaux qui s'y rencontrent, pour la satisfaction des besoins les plus élémentaires de la vie, comme font les peuples nomades et chasseurs, c'est le degré le plus infime de l'humanité : les êtres animés qui nous sont inférieurs ne vivent que par un semblable procédé.

Consacrer ses soins à l'éducation des animaux les plus utiles, ou à la culture de la terre, afin de multiplier, par le secours du travail et de l'art humain, la richesse qu'on en tire, et de l'avoir d'une manière permanente à sa portée, comme font les peuples pasteurs ou les peuples agricoles, c'est déjà s'élever sur l'échelle de la civilisation.

Donner à ces productions, à ces matières premières de toute sorte, des formes et comme une existence nouvelle; les mettre en œuvre, les changer en mille et mille objets nouveaux, appropriés à une multiplicité de besoins, de commodités, de jouissances diverses, comme font les peuples industriels et manufacturiers, c'est monter bien haut sur cette échelle, c'est presque de la création.

Enfin porter, répandre ces produits naturels ou industriels d'un point sur un autre, les échanger les uns contre les autres, servir ainsi de liaison entre les industries et les localités différentes, et les faire participer toutes à l'ensemble de leurs richesses respectives comme font les peuples commerçants, c'est la

conséquence et le complément des progrès qui précèdent.

Si l'analyse parvient à décomposer ces éléments divers du bien-être et de la richesse sociale, si même tel ou tel de ces éléments peut, dans l'état encore informe des civilisations ou dans les associations restreintes, se rencontrer seul à l'exclusion des autres; le fait est qu'aujourd'hui dans les sociétés avancées et étendues, même lorsque l'un de ces éléments domine comme caractère national, tous se présentent réunis, se prêtant une force mutuelle, concourant ensemble à un but commun.

Et pour le développement de la prospérité nationale, il est nécessaire qu'il en soit ainsi.

Un état seulement agricole restera stationnaire.

S'il est purement commerçant, ne servant que d'intermédiaire, que d'entremetteur aux autres, on finira par se passer de lui, et il subira une déchéance totale.

S'il est manufacturier, ou mieux encore à la fois agricole et manufacturier, il deviendra forcément commerçant.

Voilà pour le progrès dans la voie des richesses matérielles; mais ce progrès n'arrive pas sans celui des richesses intellectuelles.

Les sciences naturelles dérobent à la nature ses secrets, apprennent à profiter de toutes ses créations, et à mettre ses forces, même les plus puissantes, au service de l'homme.

Si le fabricant, si le simple ouvrier font marcher

des machines ingénieuses, c'est le mathématicien, c'est l'ingénieur qui en ont imaginé les rouages et ont présidé à leur construction. Si des procédés nouveaux sont appliqués à la fabrication, c'est le physicien chimiste qui, après des combinaisons et des essais multipliés, les a découverts et les a perfectionnés. Si des voies commodes de communication sont ouvertes entre les populations, si des moyens rapides ou économiques de transport y sont appliqués, c'est encore à la science qu'on en doit la découverte et la mise en exécution.

Les lettres et les beaux-arts, s'ils restent veufs souvent de ces génies sublimes, qui sont comme des apparitions propres aux époques et aux croyances primitives, du moins se répandent dans la multitude et y rendent communs le sentiment du beau, la délicatesse du goût avec les jouissances de l'esprit.

Les sciences morales parviennent à mieux définir à l'homme sa nature spirituelle, à mieux lui tracer le cercle de ses devoirs, à mieux organiser les institutions.

Enfin, sous le titre d'économie politique, la science s'efforce même de saisir et de déterminer la loi suivant laquelle se produit, se distribue et se consomme la richesse publique, à laquelle elle marque ses éléments générateurs : la terre avec toute la nature créée, le travail, l'intelligence, le crédit; ajoutons-y aussi les vertus : car le vice est dissipateur, gaspilleur, destructeur, tandis que les vertus sont productrices, ménagères et distributives de la richesse.

Admirable effet des grandes associations humaines :

la marche incessante de l'homme vers le mieux. Car l'homme ne doit pas être séparé de ses œuvres, et l'expérience nous montre que réuni, comme l'exige sa nature, en société avec ses semblables, ses œuvres, ses actes, ses principes, ses lois sont essentiellement perfectibles, et s'avancent toujours, quoique irrégulièrement, quoique avec des intervalles de recul ou de perturbations, dans cette voie de la perfectibilité.

## CHAPITRE DEUXIÈME.

### DES ÉTATS SOUVERAINS.

SOMMAIRE.

Peuples ou nations sous le rapport naturel ou historique. — Peuples ou nations sous le rapport politique. — Ces derniers se nomment, à proprement parler, Etats.

Territoire d'un état. — Ce que c'est que la souveraineté. — Elle se distingue en souveraineté intérieure et souveraineté extérieure. — Ce qu'on entend par états souverains ou puissances.

La souveraineté extérieure est la seule à considérer dans les relations d'état à état. — Elle a besoin, dans la pratique, d'être reconnue. — Elle est indépendante de la forme du gouvernement intérieur.

Combinaisons d'états, dans lesquelles la souveraineté est divisée et distribuée diversement :

Confédérations dont chaque membre conserve sa souveraineté, sauf certaines restrictions. — Exemple et appréciation, sous ce rapport, de la confédération germanique.

Confédérations dans lesquelles la souveraineté n'appartient qu'à l'association entière, et non à chaque membre en particulier. — Exemple de la confédération des États-Unis d'Amérique. — Analyse de la nouvelle constitution fédérale de la Suisse.

Ce que c'est qu'un état dépendant ou mi-souverain.

Protectorat, et divers effets qu'il peut produire quant aux droits de la souveraineté.

Exemples du protectorat de la Grande-Bretagne sur la république des États-Unis des îles Ioniennes; et du protectorat de l'Autriche, de la Prusse et de la Russie, sur la ville libre et indépendante de Cracovie.

Réflexions sur les protectorats.

Partant de cette vérité, établie au chapitre précédent, que la vie en association est une suite nécessaire de l'organisation humaine, si nous observons les portions plus ou moins considérables dans lesquelles le

genre humain se groupe, se subdivise, si nous recherchons quel est le lien qui donne à chacune de ces portions comme une individualité distincte, qui fait de chacune d'elles comme autant d'unités séparées, deux points de vue différents se présentent.

En s'attachant à des éléments d'appréciation purement naturels ou historiques, on discernera certaines races plus ou moins nombreuses d'hommes, ayant chacune identité d'origine, similitude de conformation physique et de dispositions morales, communauté d'usages, de croyances religieuses, parlant la même langue ou des dialectes divers d'une même langue, en un mot, formant comme un type à part; et l'on appellera chacune de ces agglomérations distinctes, un Peuple, une Nation. C'est ainsi que procèdent le philosophe, le géographe, le philologue, tous ceux, en un mot, qui envisagent la question uniquement au point de vue des sciences naturelles ou des origines historiques.

Mais si on l'envisage sous le rapport du gouvernement, sous le rapport des pouvoirs publics auxquels obéit l'association, une autre sorte d'individualité se présente. Ce n'est plus la communauté d'origine, de mœurs ou de langue qui crée cette individualité; mais bien la communauté de gouvernement, de pouvoirs publics régissant la société, en un mot la communauté d'existence politique. Ceci est la division de droit, celle des publicistes et des gouvernements. En ce sens, on appelle aussi peuple ou nation toute réunion d'hommes vivant en société sous un pouvoir commun; mais on donne plus spécialement et d'une manière exclusive à ces sortes de sociétés le nom d'État.

C'est sous ce second point de vue, en se tenant toutefois dans un milieu un peu vague, que Vattel définit les Nations ou États « des corps politiques, des » sociétés d'hommes unis ensemble pour procurer leur » salut et leur avantage à forces réunies (1). »

Ces deux divisions différentes ne rentrent pas nécessairement l'une dans l'autre. Les guerres, les conquêtes, les migrations, les transactions et une multitude d'événements politiques peuvent les mettre en désaccord. Ainsi, d'une part, on peut voir une seule nation divisée en plusieurs états distincts; telles sont, de nos jours, par exemple, la nation italienne et la nation allemande. En sens inverse, une nation distincte peut être assujettie à la domination d'une autre et ne pas former par elle-même un état. Elle peut par la conquête ou par sa volonté se trouver réunie à un peuple plus puissant sous les lois duquel elle vit : en ce cas, c'est le peuple prépondérant qui donne à l'autre sa nationalité politique; le peuple réuni, tant qu'il n'est pas absorbé, conserve bien la sienne, mais cette nationalité qui lui est propre n'est qu'une nationalité d'origine et non une nationalité de droit; elle n'est pas politiquement reconnue. Ainsi, par exemple, avant l'érection du royaume nouveau de la Grèce, la nation grecque, quoique subjuguée entièrement par les Turcs depuis près de quatre siècles, n'en était pas moins une nation, bien qu'elle ne formât pas un état.

Toutefois dans la constitution des états ou nationalités politiques, la diplomatie ne doit pas dédaigner

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, Préliminaires, § 1, et liv. 1, ch. 1, § 1.

d'avoir égard aux nationalités d'origine. Ce qui est contre nature ne dure pas. Il est des incompatibilités, des rivalités, des antipathies historiques de races qu'il ne faut pas heurter de front. Les associations forcées ou les morcellements douloureux préparent souvent des déchirements, des réactions violentes. Une antique nationalité d'origine est respectable; et, même dans les modifications que le temps fait subir aux empires, il faut tendre à y donner satisfaction, ou à n'amener que doucement des fusions pacifiques et bienfaisantes.

L'idée d'un état implique nécessairement celle de la propriété d'une portion de terre plus ou moins étendue constituant ce qu'on appelle le territoire. On ne saurait concevoir un état sans un territoire déterminé où les individus formant l'association puissent se fixer et vivre soumis à des lois qui les gouvernent. Les réunions d'hommes qui vivent errants, sans habitation permanente, sans propriété fixe de fonds de terre, ne peuvent constituer un état. Ces réunions nomades, encore à l'enfance de l'association, sont désignées sous les noms de peuplades et de hordes.

L'action des pouvoirs publics auxquels obéit un état, ou, en d'autres termes, l'action du gouvernement de cet état s'exerce à l'intérieur de son territoire sans contrôle des gouvernements étrangers. A l'extérieur, elle se manifeste dans les rapports avec ces gouvernements. Ces pouvoirs publics, quels qu'ils soient, dérivent tous du pouvoir suprême résidant dans la nation, et par délégation expresse ou tacite y puisent leur force et leur validité. Ce pouvoir suprême qui, pour chaque état, préside au gouvernement, qui,

indépendant de toute action étrangère, se trouve au-dessus de tous les autres pouvoirs, et qui n'en a aucun au-dessus ni à côté de lui, précisément à cause de cette position supérieure, pour marquer qu'il est au plus haut sommet de l'échelle, se nomme Souveraineté. Et puisque le gouvernement est intérieur ou extérieur, la souveraineté se distingue à son tour en souveraineté intérieure et souveraineté extérieure; ou, comme on le dit en d'autres termes moins exacts, souveraineté constitutionnelle et souveraineté politique, internationale.

Cette dernière souveraineté est la seule qui soit à considérer dans les relations de peuple à peuple, la seule dont la diplomatie ait à tenir compte (1). Ce qui la constitue pleinement, c'est le droit pour un état de traiter par lui-même et en son propre nom avec les états étrangers les questions de politique extérieure, et de ne reconnaître pour la solution de celles de ces questions qui l'intéressent directement aucun supérieur, aucun juge terrestre. Ainsi cette souveraineté confère à l'état qui en jouit une individualité politique à l'égard des autres peuples, en vertu de laquelle il est considéré, dans les relations internationales, comme une personne morale ayant le droit de subsister par et pour soi-même. Les états qui en sont investis sont des *États souverains;* ils portent aussi le nom de *Puissances*.

(1) Dans le sens limité, qui est exclusivement reçu dans le droit des gens, on entend par souveraineté, seulement l'indépendance d'un état. KLÜBER, *Droit des Gens moderne*, § 21.

« La souveraineté est acquise par un état, ou lors » de sa fondation, ou bien lorsqu'il se dégage légiti- » mement de la dépendance dans laquelle il se trou- » vait (1). » Et ceci s'applique tant à la souveraineté intérieure qu'à la souveraineté extérieure.

Mais quant à cette dernière, ce fait seul ne suffit pas. Ce n'est que théoriquement parlant qu'on a pu dire que la souveraineté extérieure, pour être valide, n'a pas besoin d'être reconnue ou garantie par une puissance étrangère quelconque. Dans la pratique cette reconnaissance de la part des autres puissances est nécessaire. Elle est aussi fondée en raison, car quoique les nations souveraines, même celles de l'Europe et celles non européennes qui ont adopté les mêmes usages, ne forment pas entre elles une *république des gens*, une confédération proprement dite, on peut les considérer comme formant une union tacite, une association morale et politique qui agit le plus souvent suivant une conformité d'usages assez générale, et dont les membres se reconnaissent mutuellement des droits et des devoirs égaux; il est donc juste que tout nouvel état qui aspire à devenir partie de cette association morale, c'est-à-dire à être mis en possession des droits et des prérogatives inhérents à ce titre, soit reconnu comme tel, au moins par le plus grand nombre des puissances. Néanmoins comme chacune d'elles est libre, en fait, d'accorder ou de refuser cette reconnaissance, sauf à subir les conséquences de cet acte, le nouvel état entre immédiatement en exercice de sa

(1) Klüber, *Droit des Gens moderne*, § 23.

souveraineté extérieure dans ses relations avec la puissance qui l'a reconnu, en attendant qu'il le soit par les autres.

Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, la souveraineté extérieure d'un état, aussi bien que sa souveraineté intérieure, réside essentiellement dans le peuple, ou, pour parler plus exactement, dans la société qu'il forme. Mais, à l'extérieur comme à l'intérieur, un peuple ne pouvant agir par lui-même délègue l'exercice de cette souveraineté à un ou plusieurs pouvoirs publics.

Quelle que soit la forme de ces pouvoirs publics, dont l'organisation compose ce qu'on appelle la constitution intérieure de l'état, qu'ils résident en une seule personne ou en des corps plus ou moins nombreux, qu'il y ait monarchie absolue ou représentative, république aristocratique ou populaire, peu importe : du moment qu'il y a état souverain, quant aux relations internationales, cela suffit; c'est la seule chose à considérer; à part les questions et les diversités d'intérêt, le droit est le même. La souveraineté extérieure est indépendante de toute forme de gouvernement, des changements que le peuple fait ou veut faire à ce gouvernement; elle ne cesse pas d'exister lorsque le peuple est en insurrection soit légitime, soit illégitime, contre les chefs qu'il s'était primitivement donnés, ni même lorsque l'état est dans l'anarchie. Cette souveraineté n'est éteinte que par la dissolution du lien social, ou par l'incorporation et la soumission à un autre état, amenées soit par la conquête, soit par toute autre cause. Aussi a-t-on vu quelquefois des puissances refuser de reconnaître le gouvernement d'un état

souverain, sans contester l'indépendance et la souveraineté de cet état.

La question de l'existence de la souveraineté extérieure, seule souveraineté qui concerne directement la diplomatie, ou, en d'autres termes, la question de savoir si un état est investi de cette souveraineté, s'il peut figurer dans les relations internationales comme un état souverain, cette question ne se présente pas toujours dénuée de toute complication.

S'il ne s'agit que d'un seul état, qui ne soit lié à aucun autre et qui conserve en lui seul l'intégrité de sa puissance tant intérieure qu'extérieure, la situation est simple et sans difficulté.

Mais il peut se présenter, entre deux ou plusieurs états, des combinaisons variées qui modifient de diverses manières, entre ces états, l'attribution de la puissance souveraine : séparant la souveraineté intérieure de la souveraineté extérieure; morcelant même les pouvoirs de l'une ou de l'autre de ces souverainetés pour les distribuer diversement, en tout ou en partie, soit à tous les états réunis, soit à l'un ou à quelques-uns d'entre eux seulement. Ces combinaisons, susceptibles de nuances multiples, demandent une attention spéciale.

Lorsque les états, en vue de leur avantage réciproque et d'une combinaison de forces plus puissante, ont formé ensemble une union, une confédération, pour exercer en commun quelques-unes des attributions de la souveraineté, la nature et les conditions

de ce pacte fédéral déterminent jusqu'à quel point les états associés conservent, à l'égard les uns des autres, et dans leurs rapports avec les autres nations, le caractère de puissance souveraine.

Si les conditions du pacte sont telles que les coétats, retenant chacun séparément le principe de leur souveraineté tant intérieure qu'extérieure, restant en conséquence les maîtres de se régir intérieurement et extérieurement par leurs propres lois et sous l'autorité d'un gouvernement distinct, sont obligés néanmoins de concourir ensemble, dans certaines formes et dans certaines proportions, à la délibération, à la gestion et à la défense de certains intérêts communs, et de faire exécuter chacun chez soi, pour des objets de gouvernement soit extérieur, soit même intérieur, les décisions prises par l'union dans ces intérêts, le pacte forme alors ce qu'on appelle un *système d'états confédérés*.

Il ne résulte pas d'un tel système la consolidation des divers états en un état unique, mais une simple association en vertu d'un pacte analogue à un traité permanent d'alliance. Par rapport aux puissances étrangères au pacte, la confédération, en tant qu'elle parle et agit au nom de tous les coétats, par suite des décisions prises en commun sur les objets d'intérêt général spécifiés dans le pacte, a bien le caractère de puissance souveraine collective : mais chaque état confédéré, quoique tenu sans doute, en ce qui le concerne, de faire exécuter ces décisions puisqu'il a concouru à les prendre, n'en conserve pas moins son individualité politique et l'exercice de sa propre sou-

veraineté, sauf les restrictions auxquelles il a consenti. D'où il suit que chaque état confédéré, en particulier, et en outre le corps fédéral pour les affaires d'intérêt commun, peuvent devenir, chacun dans la sphère de ses attributions, le sujet de relations diplomatiques distinctes avec les autres nations.

Ce qui dans une confédération pure maintient le principe de la séparation des états en communautés souveraines et indépendantes, c'est, principalement, l'absence d'un pouvoir exécutif commun, sanctionnant les arrêts du corps fédéral et possédant légalement l'autorité et, surtout, les moyens de force nécessaires pour contraindre à l'obéissance les états dissidents.

Dans les temps anciens et dans les temps modernes il y a eu plusieurs confédérations de cette sorte, qui ont fonctionné plus ou moins longtemps avec plus ou moins de régularité.

Telle était, par exemple, la première confédération américaine formée en 1778 entre les treize colonies qui proclamèrent leur affranchissement du joug de la Grande-Bretagne, et qui, pour la défense de leur indépendance, formèrent une ligue offensive et défensive.

Telle est de nos jours la Confédération germanique constituée par l'acte fédéral de 1815, que quelques décrets postérieurs sont venus compléter ou développer (1).

(1) L'acte fédéral de l'Allemagne est du 8 juin 1815. Il a été complété ou développé plus tard, sur divers points, souvent en sens contraire à son esprit primitif, par le décret de Carlsbad du 20 septembre 1819; par l'acte final de Vienne de 1820, qui, entre autres

Le but de cette confédération, dans laquelle sont compris des états soumis à des princes souverains, et des villes libres, est « le maintien de la sûreté exté» rieure et intérieure de l'Allemagne, de l'indépen» dance et de l'inviolabilité des états confédérés (1). »

Le pouvoir central de la confédération réside dans une diète où tous les états fédérés, sous la présidence de l'Autriche, délibèrent et votent par leurs plénipotentiaires, réunis selon l'importance des affaires, en assemblée ordinaire ou en assemblée générale, avec un nombre de voix dont la distribution est fixée par l'acte fédéral pour chacune de ces deux assemblées, et « calculée sur l'étendue respective des états individuels (2). »

Cette diète ou pouvoir central a autorité, quand l'intérêt général y paraît engagé, tant sur les affaires intérieures que sur les affaires extérieures de chaque état confédéré.

Sur les affaires intérieures, par exemple, relativement au maintien ou à l'établissement, à la nature,

---

matières, établit des règles de détail sur les relations de la confédération ou de chaque état confédéré en particulier avec les nations étrangères, relativement à la guerre et à la paix; par le décret du 28 juin 1832, dont le but principal fut de décréter des mesures propres à arrêter les principes révolutionnaires dans l'intérieur de chaque état; et par celui du 30 octobre 1834, qui a institué un tribunal arbitral « pour juger les différends survenus entre le gouvernement et les états, soit sur l'interprétation de la constitution, soit sur les limites de la coopération accordée aux états dans l'exécution de certains droits déterminés du souverain. »

(1) Acte fédéral de 1815, art. 2.

(2) Acte fédéral de 1815, art. 4 à 7.

aux attributions et aux actes des assemblées d'états, qui sont garanties ou promises par l'acte fédéral à tous les pays de l'Allemagne (1), relativement aux affaires de religion (2), à la législation de la presse (3), et aux troubles politiques (4).

Sur les affaires extérieures : — D'abord relativement aux relations que peuvent avoir entre eux les états confédérés, qui sont engagés par l'acte fédéral « à ne se faire la guerre sous aucun prétexte, et à ne » point poursuivre leurs différends par la force des » armes, mais à les soumettre à la diète (5); » et qui, même pour leurs rapports commerciaux de l'un à l'autre, ont formellement attribué compétence à la diète (6). — En second lieu, relativement aux relations que les états confédérés en particulier peuvent avoir avec les puissances étrangères.

Sous ce dernier rapport, les états confédérés s'engagent « à ne donner lieu à aucune provocation de la » part des puissances étrangères, et à n'en exercer

(1) Acte fédéral de 1815, art. 13. — Acte final de Vienne de 1820, art. 27, 54 à 58. — Décret du 28 juin 1832, art. 1 à 4.

(2) Acte fédéral de 1815, art. 7.

(3) Acte fédéral de 1815, art. 18. — Décret du 28 juin 1832, art. 5.

(4) Acte final de Vienne de 1820, art. 25 à 28.

(5) Acte fédéral de 1815, art. 11. L'article continue en ces termes: « Celle-ci (la diète) essaiera, moyennant une commission, la voie de » la médiation; si elle ne réussit pas, et qu'une sentence juridique » devienne nécessaire, il y sera pourvu par un jugement austrégal » (*Austrægalinstanz*) bien organisé, auquel les parties litigantes se » soumettront sans appel. »

(6) Acte fédéral de 1815. art. 19. C'est la non-exécution de cet article, de la part de la diète, qui a laissé naître, en 1833, sous l'impulsion de la Prusse, la fameuse association des douanes allemandes.

» aucune envers elles. » En cas de différend entre l'un des coétats et une puissance étrangère, la confédération s'offre comme médiatrice pour examiner les plaintes réciproques, et employer son influence à faire rendre par qui de droit les satisfactions légitimes, afin de prévenir ainsi le trouble de la paix. Du reste, elle se déclare lésée par toute lésion faite à un coétat dans ses possessions comprises dans l'union; et s'engage à défendre, en cas d'attaque, non-seulement l'Allemagne entière, mais chaque état individuel de l'union. Lorsqu'elle a déclaré la guerre, « aucun membre ne » peut entamer des négociations particulières avec » l'ennemi, ni faire la paix ou un armistice sans le » consentement des autres (1). »

Enfin, l'acte final de 1820 déclare formellement (art. 35), que « la confédération germanique a le » droit, comme puissance collective, de déclarer la » guerre, de faire la paix, de contracter des alliances » et de négocier des traités de toute espèce (2). »

Il résulte incontestablement de toutes ces dispositions : d'une part, que la confédération germanique, comme pouvoir central, constitue une puissance investie, pour les intérêts communs, d'une certaine portion de souveraineté intérieure, et, en outre, de

(1) Acte fédéral de 1815, art. 11, développé, plus tard, par les articles 36 et suivants de l'acte final de 1820.

(2) « Toutefois (ajoute le même article), d'après le but de son in- » stitution, tel qu'il est énoncé à l'article 2 de l'acte fédéral, elle » n'exerce ces droits que pour sa propre défense, pour le maintien » de l'indépendance et de la sûreté extérieure de l'Allemagne, ainsi » que de l'indépendance et de l'inviolabilité de chacun des états qui » la composent. »

la souveraineté extérieure; de telle sorte que les puissances étrangères peuvent entrer en relations diplomatiques avec elle.

Et d'autre part, il résulte, par contre-coup, de la proposition précédente, que les états confédérés ont, en réalité, altéré une portion de leur souveraineté intérieure et de leur souveraineté extérieure, en soumettant pour certains points cette souveraineté à la direction de la diète fédérative.

Néanmoins, malgré cette altération qu'on ne peut nier sans se mettre en dehors de la vérité, les états confédérés retiennent chacun le caractère d'état souverain. L'acte fédéral et les divers décrets qui l'ont suivi leur en donnent constamment la qualification. Ils en ont, en outre, la réalité.

En effet, à l'intérieur, s'ils sont tenus sur certains points d'adopter et de mettre à effet les mesures arrêtées par la diète, cette mise à effet n'a lieu que par l'autorité législative ou le commandement du souverain de chaque état, la diète n'ayant aucune prise directe sur les citoyens respectifs des états confédérés; et sur tous les autres points, du reste, leur souveraineté intérieure demeure intacte.

Il en est de même de leur souveraineté extérieure. Elle n'est altérée que sur les points et dans les limites fixés par l'acte fédéral et par les actes ou décrets qui l'ont suivi. Cette altération est plus étendue à l'égard des relations des coétats entre eux. Quant à leurs relations respectives avec les puissances étrangères, cette altération n'existe qu'en ce qui concerne notamment les différends qui pourraient s'élever, les lésions

ou l'attaque d'un état confédéré dans ses possessions comprises dans l'union, enfin le droit de faire séparément la paix, la guerre ou des armistices quand la déclaration de guerre a été faite par la confédération. Sur tous les autres points qui ne rentrent pas dans les dispositions du pacte fédéral et de ses actes complémentaires, la souveraineté extérieure de chaque état continue de subsister sans restriction, pour leurs rapports soit entre eux, soit avec les puissances étrangères à l'association.

On peut se demander si les états confédérés conservent le droit individuel de déclarer et de faire séparément la guerre contre une puissance étrangère à l'union, lorsque la diète n'a pas cru devoir faire de cette guerre une affaire de la confédération? L'affirmative est indubitable à l'égard des états confédérés ayant des possessions hors les limites de la confédération. Ces états conservent certainement, relativement aux puissances étrangères, le droit de guerre et d'alliance (1).

(1) Acte final de Vienne de 1820 : « Art. 46. Lorsqu'un état confédéré, ayant des possessions hors des limites de la confédération, » entreprend une guerre en sa qualité de puissance européenne, la » confédération, dont une pareille guerre n'affecte ni les rapports ni » les obligations, y reste absolument étrangère.

» Art. 47. Dans le cas où un tel état se trouverait menacé ou at- » taqué dans ses possessions non comprises dans la confédération, » celle-ci n'est obligée de prendre des mesures de défense, ou une » part active à la guerre, qu'après que la diète aurait reconnu, en » conseil permanent et à la pluralité des voix, l'existence d'un dan- » ger pour le territoire de la confédération. Dans ce dernier cas, » toutes les dispositions des articles précédents trouveraient égale- » ment leur application.

» Art. 48. La disposition de l'acte fédéral, d'après laquelle, lorsque

Quant aux autres, le plan primitif du pacte fédéral, arrangé entre l'Autriche et la Prusse, contenait un article qui, tranchant radicalement la question, défendait aux états de l'Allemagne n'ayant pas de possessions étrangères à ce pays, de faire des alliances ou la guerre avec des puissances étrangères sans le consentement de la confédération. Mais, sur les observations de la Bavière, et après discussion, l'article fut considérablement modifié et remplacé par celui qui oblige les états à se défendre mutuellement en cas d'attaque dans leurs possessions comprises dans l'union; à ne se faire la guerre entre eux sous aucun prétexte, mais à soumettre leurs différends à la diète; enfin qui leur défend, lorsque la guerre est déclarée par la confédération, d'entamer des négociations particulières avec l'ennemi, de faire la paix ou un armistice sans le consentement des autres. D'où il paraîtrait résulter indirectement, quoique avec un grand vague, il faut en convenir, que hors le cas prévu, c'est-à-dire hors le cas de déclaration de guerre par la confédération, les états, même n'ayant pas de possessions extérieures à l'union, conservent le droit de guerre séparée. Ce résultat nous paraît confirmé encore, mais toujours d'une manière vague et indirecte, par les art. 36 et 37 de l'acte final de Vienne, de 1820, relatifs aux

---

» la guerre est déclarée par la confédération, aucun de ses membres
» ne peut entamer des négociations particulières avec l'ennemi, ni
» signer la paix ou un armistice, est indistinctement obligatoire pour
» tous les états confédérés, qu'ils possèdent, ou non, des pays hors
» du territoire de la confédération. »

différends qui pourraient s'élever entre un état confédéré et une puissance étrangère (1).

---

(1) « Art. 36. Les états confédérés ayant pris, par l'article 11 de » l'acte fédéral, l'engagement de défendre contre toute attaque l'Allemagne dans son ensemble, et chacun de leurs coétats en particulier, et de se garantir réciproquement l'intégrité de leurs possessions comprises dans l'union, aucun état confédéré ne peut être » lésé par une puissance étrangère, sans que la lésion porte en même » temps et au même degré sur la totalité de la confédération.

» D'un autre côté, les états confédérés s'engagent à ne donner lieu » à aucune provocation de la part des puissances étrangères, et à » n'en exercer aucune envers elles. Dans le cas où un état étranger » porterait plainte à la diète d'une lésion qu'il aurait éprouvée de la » part d'un membre de la confédération, et où les plaintes seraient » fondées, la diète doit requérir le membre qui y a donné lieu, de » faire une réparation prompte et satisfaisante, et prendre en outre, » suivant les circonstances, des mesures propres à prévenir à temps » tout ce qui pourrait troubler ultérieurement la paix.

» Art. 37. Lorsque des différends surviennent entre une puissance » étrangère et un état de la confédération, et que le dernier réclame » l'intervention de la diète, celle-ci examinera à fond l'origine du » différend et l'état réel de la question. S'il résulte de cet examen » que le droit n'est pas du côté de l'état confédéré, la diète fera valoir les représentations les plus sérieuses pour l'engager à se désister de la contestation, lui refusera son intervention, et avisera, en » cas de besoin, aux moyens convenables pour le maintien de la » paix. Si l'examen préalable prouve le contraire, la diète emploiera » ses bons offices de la manière la plus efficace, et les étendra aussi » loin qu'il sera nécessaire pour assurer à la partie réclamante satisfaction et sûreté complète. »

La diète reçoit bien, par ces articles, le rôle d'un médiateur et au besoin d'un allié utile : elle examine les plaintes, elle emploie ses bons offices ou ses représentations les plus sérieuses pour faire donner satisfaction à qui de droit; mais si ces satisfactions sont refusées de part ou d'autre, soit comme n'étant pas dues, soit comme exagérées, soit comme insuffisantes, on voit qu'au fond le droit n'est pas refusé à l'état intéressé de poursuivre son différend; sauf à la diète à lui refuser son intervention, et même à prendre des mesures efficaces

Quoi qu'il en soit, on voit par l'exposé qui précède que les états de la confédération retiennent chacun individuellement et extérieurement, à l'égard des puissances étrangères, le caractère d'états souverains; que ces puissances peuvent établir avec eux des relations diplomatiques, sauf à bien examiner les points sur lesquels la souveraineté extérieure de ces états se trouve altérée par les liens qui les engagent à la confédération, comme on examine la capacité et l'étendue des pouvoirs de toute personne avec qui on traite.

Malgré la présidence de l'Autriche dans la diète, malgré l'influence habituelle que cette puissance et les autres membres prépondérants de la confédération exercent dans cette assemblée, par suite d'un nombre supérieur de voix à eux accordé en raison de leur plus grande étendue de territoire et de leur population plus nombreuse, il n'en est pas moins vrai que les états confédérés ne reconnaissent aucun souverain commun. La souveraineté de chacun de ces états existe donc réellement; seulement l'action de toutes ces souverainetés particulières vient se centraliser pour certains objets dans la diète; mais le caractère légal de l'union se

---

pour le maintien de la paix. En fait, ces mesures suffiront pour contraindre les états faibles de la confédération, surtout les états enclavés dans son sein, à en passer par l'appréciation de la diète; mais en droit, le pacte fédéral et les actes postérieurs ne les y déclarent pas obligés quand il s'agit, non pas de leurs différends entre eux, mais de leurs différends avec les puissances étrangères; on n'a pas osé leur retirer positivement le pouvoir de réclamation, de guerre ou d'alliance séparée, dans le cas où la diète ne veut pas faire de ces différends une guerre de la confédération.

rapproche beaucoup de celui d'un traité d'égale alliance.

L'année 1848, si féconde en grands événements politiques surgis tout à coup chez la plupart des peuples européens, a offert au monde le spectacle de l'Allemagne entière en travail d'enfantement d'une nouvelle organisation politique. Sous l'influence de cette idée que l'union fait la force, des efforts sérieux ont eu lieu pour resserrer plus énergiquement le lien fédératif, pour confondre plus intimement les intérêts germaniques, pour créer, en un mot, une patrie commune allemande, gouvernée, quant aux affaires d'intérêt collectif, par un pouvoir centralisateur fortement constitué. Une assemblée de députés des diverses parties de l'Allemagne, s'intitulant Assemblée nationale allemande, a siégé à Francfort-sur-Mein pendant les années 1848 et 1849, et s'est occupée de voter librement une constitution basée sur le double principe de l'unité nationale et du maintien de l'indépendance limitée des états.

D'après le projet de cette constitution, tous les pays appartenant à la confédération germanique devaient former désormais un empire (état fédéré).

Un chef suprême de l'empire (empereur des Allemands) était institué; élu pour la première fois parmi les souverains régnants en Allemagne, héréditaire par la suite. Le pouvoir impérial, réuni dans le chef suprême de l'empire et dans la diète de l'empire, concentrait en lui les attributions principales du pouvoir souverain.

L'empereur avait le plein exercice du pouvoir exécutif dans toutes les affaires générales, la nomination de tous les fonctionnaires de l'empire et celles des officiers des armées de terre et de mer; le partage avec la diète du droit de proposer et d'approuver les lois, le pouvoir de rendre les ordonnances nécessaires à l'exécution de ces lois, le droit de convoquer extraordinairement la diète de l'empire, de l'ajourner, de la clore et de la dissoudre momentanément.

A l'empereur, aussi, devaient appartenir l'exercice de la représentation internationale et politico-commerciale de l'Allemagne, la conclusion des traités avec les états étrangers; le droit de décider de la guerre et de la paix: le tout sous cette condition que les actes de l'empereur devaient, pour avoir force obligatoire, être revêtus de la signature d'un des ministres de l'empire.

La diète de l'empire n'était plus, comme la diète instituée par l'acte fédéral de 1815, une assemblée, au fond, purement diplomatique. Elle devait être formée de deux chambres, dont une des états, composée des princes régnants ou de leurs substituts, d'un délégué de chacune des villes libres, et de conseillers de l'empire dont l'élection appartenait aux différents états proportionnellement au chiffre de leur population. L'autre chambre devait se composer de députés du peuple allemand, l'élection ayant lieu par le peuple dans chaque état, conformément à sa législation particulière, et chaque député étant le représentant de toute l'Allemagne.

Il était créé en outre une cour de justice de l'empire, sorte de tribunal fédéral suprême dont les juges

nommés à vie, un tiers par l'empereur, un tiers par l'une des chambres et un tiers par l'autre chambre, étendaient leur compétence aux points principaux suivants :

Les contestations politiques et juridiques entre différents états allemands, ou entre les princes régnants, sur les matières hors du domaine des affaires gouvernementales de l'empire; les plaintes élevées par des particuliers contre des états allemands ou contre des princes allemands régnants, autant qu'il n'existait pas de tribunal compétent; les contestations entre le gouvernement d'un état particulier et la diète de ce dernier sur la validité ou l'interprétation de la constitution du pays; les accusations dirigées contre les ministres de l'empire ou les ministres d'états particuliers, par une des deux chambres de la diète de l'empire ou par les diètes des différents états; les cas de haute trahison envers l'empire ou de lèse-majesté envers l'empereur; le droit de grâce attribué à l'empereur ne pouvait être exercé par ce dernier qu'autant que la cour de justice de l'empire aurait fait connaître son avis.

Enfin ce projet de constitution proclamait en faveur du peuple allemand des droits fondamentaux garantissant les plus larges libertés civiques et devant servir de base à la constitution de chaque état confédéré (1).

(1) Projet de loi fondamentale de l'empire d'Allemagne présenté le 26 avril 1848 à la diète germanique par les dix-sept membres adjoints à cette haute assemblée. *Journal de Francfort* du 1er mai 1848. — *Moniteur officiel français* du 5 mai 1848.

L'ouverture de l'assemblée nationale allemande constituante eut lieu à Francfort le 18 mai 1848. Dès sa première séance cette assemblée reçut une adresse de félicitations de la part de la diète. Le 2 juin suivant elle adopta une résolution en vertu de laquelle, jusqu'à la création définitive d'un pouvoir gouvernemental pour l'Allemagne, un pouvoir central provisoire devait être nommé pour toutes les affaires communes de la nation allemande, lequel pouvoir central, sans concourir à l'œuvre de la constitution, exercerait la représentation internationale et le pouvoir exécutif dans toutes les affaires concernant la sécurité et la prospérité générale de l'état fédéré allemand. Le 27 juin l'archiduc Jean d'Autriche fut élu par la majorité de l'assemblée, chef de ce pouvoir central provisoire, et reçut le titre de vicaire de l'empire, *Reichsverweser*. L'archiduc donna son acceptation, et arrivé à Francfort le 12 juillet, il prit en main la direction suprême du pouvoir central. Dès ce moment la diète germanique de 1815 cessa de fonctionner.

L'assemblée nationale allemande, poursuivant le cours de ses travaux régénérateurs, a voté article par article la loi fondamentale de l'empire, conforme au projet, sauf quelques modifications. La constitution a été proclamée le 28 mars 1849, et le même jour le roi de Prusse, Frédéric Guillaume IV, a été élu par l'assemblée empereur d'Allemagne.

Néanmoins l'élan national allemand vers l'unité de peuple et de politique n'a pas atteint le but proposé, car l'instrument d'état voté par l'assemblée nationale n'a jamais fonctionné. Le roi de Prusse a refusé, aux

conditions imposées, la dignité impériale qui lui était offerte.

Ainsi les tentatives pour changer la constitution fédérale germanique ont avorté. Ce résultat est dû à des causes dont le développement et l'appréciation seraient déplacés dans ce livre ; il est dû principalement à l'antagonisme et à la rivalité des deux puissances prépondérantes de la confédération.

Quoi qu'il en soit, le vieux droit fédéral, suspendu pendant quelque temps, a été remis en vigueur. On est revenu au rétablissement pur et simple du pacte de 1815, et à la réinstallation de la diète diplomatique, qui a été rouverte officiellement le 30 mai 1851, tous les coétats y étant représentés par leurs plénipotentiaires.

Si la transformation de la confédération germanique avait eu lieu conformément à la constitution proclamée par l'assemblée nationale allemande, cette transformation eût fait de tous les divers états allemands un système d'état collectif fédéré, semblable sous beaucoup de rapports au système dont il nous reste à parler.

Lorsque les états ne se sont pas bornés à s'unir ensemble par un pacte d'où résulte simplement une confédération, une ligue pour la défense commune contre les violences intérieures ou extérieures, mais lorsqu'ils ont établi en commun une *constitution*, en vertu de laquelle un gouvernement fédéral suprême a le pouvoir de faire sur les principaux actes de l'existence sociale des lois obligatoires pour les citoyens de chaque coétat ; lorsque, en un mot, ce gouvernement,

ayant action directe sur chaque citoyen, a pour gouvernés non-seulement les états fédérés, mais aussi des individus, et lorsque d'ailleurs il est seul investi du pouvoir de relations avec les puissances étrangères, chacun des coétats dont la constitution et les lois intérieures peuvent cependant être distinctes, ne retient plus à lui seul sa souveraineté particulière, quoique pour tout ce qui a rapport aux actes de son existence intérieure il puisse exercer séparément cette souveraineté. Il résulte d'une telle union un état composé, qui seul est alors une puissance pleinement souveraine.

Nous n'avons pas dans notre langue de mot unique pour indiquer d'une manière précise cette forme complexe d'état souverain dont nous voyons un exemple remarquable dans la république des États-Unis d'Amérique, désignée quelquefois sous le simple nom de l'*Union* (1).

---

(1) « L'esprit humain, dit M. de Tocqueville, invente plus facilement les choses que les mots : de là vient l'usage de tant de termes impropres et d'expressions incomplètes.

» Plusieurs nations forment une ligue permanente et établissent une autorité suprême, qui, sans avoir action sur les simples citoyens, comme pourrait le faire un gouvernement national, a cependant action sur chacun des peuples confédérés pris en corps. Ce gouvernement, si différent de tous les autres, reçoit le nom de fédéral.

» On découvre ensuite une forme de société dans laquelle plusieurs peuples se fondent réellement en un seul quant à certains intérêts communs, et restent séparés et seulement confédérés pour tous les autres. Ici, le pouvoir central agit sans intermédiaire sur les gouvernés, les administre et les juge lui-même, comme le font les gouvernements nationaux; mais il n'agit ainsi que dans un cercle restreint. Évidemment, ce n'est plus là un gouvernement fédéral, c'est un gouvernement national incomplet. Ainsi, on a trouvé une forme de gou-

« Le pouvoir législatif de l'Union américaine réside dans un congrès, composé d'un sénat, dont les membres sont choisis par les législatures locales des divers états, et d'une chambre des représentants élus par le peuple dans chaque état.

» Ce congrès a le pouvoir de lever des taxes et des droits; de payer les dettes et de pourvoir à la commune défense et à la conservation générale de l'union; de négocier des emprunts sur le crédit des États-Unis; de réglementer le commerce avec les puissances étrangères, entre les divers états et avec les tribus indiennes; d'établir une règle uniforme de naturalisation et des lois uniformes sur la banqueroute; de battre monnaie et de fixer les poids et mesures; d'établir les postes et les grandes routes; d'assurer aux auteurs et inventeurs la propriété exclusive de leurs ouvrages ou de leurs inventions; de punir la piraterie sur les hautes mers, et les offenses contre la loi des nations; de déclarer la guerre, de donner des lettres de marque et de représailles, et de régler les prises maritimes; de lever et entretenir les armées; de maintenir une flotte; de régler la direction des forces de terre et de mer; d'exercer exclusivement la législation civile et criminelle sur le district où le siége du gouvernement fé-

---

vernement qui n'était précisément ni nationale ni fédérale; mais on s'est arrêté là, et le mot nouveau qui doit exprimer la chose nouvelle n'existe point encore. » *De la démocratie en Amérique*, t. 1, 13ᵉ édit.

Mais, dans la langue allemande, on se sert du mot *Bundesstaat*, par opposition au mot *Staatenbund*, qui signifie un système d'états confédérés. WHEATON, *Éléments de Droit international*, tom. 1, § 20, p. 55, not. 2.

déral est établi, et sur toutes les forteresses, magasins, arsenaux, tant maritimes que militaires de l'Union, et enfin de faire toutes les lois nécessaires pour assurer l'exécution de tous les pouvoirs que la constitution confère au gouvernement fédéral.

» Le pouvoir exécutif réside dans un président des États-Unis, nommé par des électeurs choisis dans chaque état, de telle manière qu'il plaira au corps législatif.

» Le pouvoir judiciaire, qui s'étend à tous les cas qui peuvent dépendre de l'interprétation de la constitution, des lois et des traités de l'Union, réside dans une cour suprême et dans tels tribunaux inférieurs que le congrès trouve bon d'établir. Tous les tribunaux fédéraux ont le droit d'examiner les lois établies soit par le congrès fédéral, soit par les corps législatifs des différents états de l'Union, et de décider sur la validité de ces lois. Le pouvoir judiciaire s'étend aussi aux cas qui concernent les ambassadeurs, les ministres publics et les consuls et à tous les cas de juridiction maritime; aux disputes dans lesquelles les États-Unis sont intéressés, et à celles qui s'élèvent entre deux ou plusieurs états, entre un état et les citoyens d'un autre état, entre les citoyens de plusieurs états, entre des citoyens d'un même état réclamant des biens immeubles par des concessions de la part des gouvernements de différents états, et enfin à celles qui s'élèvent entre un des états de l'Union et un état étranger ou les sujets ou citoyens de cet état.

» Le droit de conclure des traités appartient exclusivement au président et au sénat. Tout traité négocié avec une puissance étrangère est soumis à leur ratifi-

cation. Aucun des états de l'Union ne peut faire seul ni alliance, ni confédération ; délivrer des lettres de marque ou de représailles ; battre monnaie ; émettre des billets de crédit ; donner cours pour le payement des dettes à aucune chose autre que l'or et l'argent monnayés ; décréter aucun bill d'*attainder* (de condamnation à mort ou de mise hors la loi pour trahison ou félonie), aucune loi statuant sur des faits accomplis (*ex post facto law*), ou portant atteinte à des obligations nées de contrats ; conférer aucun titre de noblesse ; lever aucun droit sur les importations et exportations, si ce n'est ceux qui sont nécessaires pour l'exécution de ses lois d'importation locale ; le produit, du reste, doit en être versé dans le trésor national, et ces lois sont soumises à la révision et au contrôle du congrès. Aucun état ne peut non plus, sans le consentement du congrès, établir des droits de tonnage ; entretenir en temps de paix des troupes ou des navires de guerre ; faire aucun traité avec les autres états de l'Union ou avec une puissance étrangère ; s'engager dans une guerre, à moins qu'il ne soit envahi, ou qu'il n'existe un danger si pressant que ce danger n'admette pas de délai. L'Union garantit à chacun des états qui la composent une forme de gouvernement républicaine, et s'engage à protéger chacun de ces états contre l'invasion, et, sur la demande du corps législatif, ou du pouvoir exécutif quand le corps législatif ne peut être assemblé, contre des actes de violences intérieures (1).

(1) Cette analyse de la constitution des États-Unis d'Amérique est

Par la comparaison de cette constitution fédérale avec celle de la confédération germanique, il est facile de voir pourquoi les divers états qui composent l'Union américaine, quoique ayant individuellement des législatures locales, des lois intérieures et un gouvernement particulier, n'ont point de personnalité politique, et ont perdu chacun leur souveraineté, qu'ils ont remise à l'état composé résultant de leur réunion, tandis que les états de l'Allemagne ont conservé la leur.

Les États-Unis, considérés individuellement, agissent, même dans l'exercice de leurs pouvoirs locaux, sous l'autorité du corps fédéral, leur supérieur commun, puisque ce corps a action directe sur tous les citoyens. De telle sorte qu'on ne peut pas même dire que ces états aient la souveraineté intérieure, bien que l'exercice de quelques-unes des attributions de cette souveraineté leur soit délégué et assuré par la constitution.

Quant à la souveraineté extérieure, ils en sont dépouillés entièrement; elle n'appartient qu'à la confédération, qui seule peut entrer en relations diplomatiques avec les puissances étrangères.

Le pacte fédéral des vingt-deux cantons suisses, tel qu'il a été depuis 1815 jusqu'en 1848, présentait, sous certains rapports, quelque conformité avec la constitution des États-Unis d'Amérique; mais, sous beaucoup d'autres, il avait avec le pacte de la Confé-

---

extraite textuellement de l'ouvrage du publiciste américain M. Wheaton, *Elements du droit international*, tom. 1, p. 69 à 71. — Pour plus de développements il faut lire les deux auteurs américains James Kent et Story et la *Démocratie en Amérique* par M. de Tocqueville.

dération germanique de nombreux traits de ressemblance.

Ainsi il était loin d'établir clairement la prédominance de la souveraineté centrale de tout le corps de la nation helvétique sur les souverainetés particulières cantonales. La diète fédérative, qui dirigeait les affaires générales de la confédération, étant formée d'un député par chaque canton, ayant chacun une voix et votant d'après les instructions de leur gouvernement respectif, n'était pas, à vrai dire, une assemblée nationale, mais bien plutôt une assemblée d'envoyés diplomatiques. Quoiqu'elle fût investie de plusieurs des attributs essentiels de la souveraineté générale, tels que le pouvoir de déclarer la guerre et de conclure des traités de paix, d'alliance et de commerce, d'exercer la représentation internationale au nom de la confédération, de diriger l'armée et le trésor national commun; quoique enfin, d'après une disposition du pacte, elle fût en droit de prendre toutes les mesures nécessaires pour la sûreté intérieure et extérieure de la Suisse, cette diète fédérative n'était qu'un gouvernement central incomplet, car elle manquait de coercition légale envers les états ou cantons opposants, et ceux-ci, dans certains différends, pouvaient raisonnablement en appeler à la guerre en forme, ainsi qu'entre puissances souveraines, comme cela a eu lieu à l'époque du *Sunderbund*.

La nouvelle constitution fédérale que la Suisse s'est donnée en 1848, pour affermir, suivant les termes du préambule, l'alliance des confédérés, maintenir et accroître l'unité, la force et l'honneur de la nation Suisse, renferme des dispositions essentielles et établit des

formes gouvernementales qui se rapprochent beaucoup de celles de l'Union américaine (1).

D'après cette constitution, les peuples des vingt-deux cantons souverains de la Suisse forment dans leur ensemble la confédération Suisse, laquelle a pour but d'assurer l'indépendance de la patrie contre l'étranger, de maintenir la tranquillité et l'ordre à l'intérieur, de protéger la liberté et les droits des confédérés et d'accroître leur prospérité commune. Les cantons sont souverains en tant que leur souveraineté n'est pas limitée par la constitution fédérale, et, comme tels, ils exercent tous les droits qui ne sont pas délégués au pouvoir fédéral (art. 1, 2 et 3).

La confédération garantit aux cantons leur territoire, leur souveraineté dans les limites fixées par l'article 3, leurs constitutions, la liberté et les droits du peuple, les droits constitutionnels des citoyens, ainsi que les droits et les attributions que le peuple a conférés aux autorités. A cet effet les cantons sont tenus de demander à la confédération la garantie de leurs constitutions. Cette garantie est accordée pourvu que ces constitutions ne renferment rien de contraire à la constitution fédérale, qu'elles assurent l'exercice des droits politiques d'après des formes républicaines représentatives ou démocratiques, qu'elles aient été acceptées par le peuple et qu'elles puissent être revi-

(1) La nouvelle constitution de la confédération suisse, délibérée librement par la diète, cette fois sans la médiation d'aucune puissance étrangère, a été approuvée et acceptée par quinze cantons et demi, représentant ensemble une population de 1,897,887 âmes, promulguée solennellement et mise en exercice le 12 septembre 1848.

sées lorsque la majorité absolue des citoyens le demande. Toute alliance particulière et tout traité d'une nature politique entre cantons sont interdits. En revanche, les cantons ont le droit de conclure entre eux, sous le contrôle de l'autorité fédérale, des conventions sur des objets de législation, d'administration ou de justice. La confédération a seule le droit de déclarer la guerre et de conclure la paix, ainsi que de faire avec les états étrangers des alliances ou des traités, notamment des traités de péage (douanes) ou de commerce. Toutefois les cantons conservent le droit de conclure avec les états étrangers des traités concernant l'économie publique, les rapports de voisinage et la police; néanmoins ces traités ne doivent rien contenir de contraire à la confédération ou aux droits d'autres cantons. Les rapports officiels entre les cantons et les gouvernements étrangers ou leurs représentants ont lieu par l'intermédiaire du conseil fédéral, mais les cantons peuvent correspondre directement avec les autorités inférieures et les employés d'un état étranger lorsqu'il s'agit d'économie publique, de rapports de voisinage et de police. Il ne peut être conclu de capitulations militaires (art. depuis 5 jusqu'à 11 inclusivement).

La confédération n'a pas le droit d'entretenir des troupes permanentes. Nul canton ou demi-canton ne peut avoir plus de trois cents hommes de troupes sans l'autorisation du pouvoir fédéral; la gendarmerie n'est pas comprise dans ce nombre. Des différends venant à s'élever entre cantons, les états doivent s'abstenir de toute voie de fait et de tout armement, et se soumettre

à la décision prise sur ces différends, conformément aux prescriptions fédérales. Dans le cas d'un danger subit provenant du dehors, le gouvernement du canton menacé doit requérir le secours des états confédérés et en aviser immédiatement l'autorité fédérale; les cantons requis sont tenus de prêter secours, et les frais sont supportés par la confédération. En cas de troubles à l'intérieur ou lorsque le danger provient d'un autre canton, le gouvernement du canton menacé doit en aviser immédiatement le conseil fédéral, afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires dans les limites de sa compétence, ou convoquer l'assemblée fédérale, et, lorsqu'il y a urgence, le gouvernement est autorisé, en avertissant immédiatement le conseil fédéral, à requérir le secours d'autres états confédérés, qui sont tenus de le prêter. Lorsque le gouvernement du canton est hors d'état d'invoquer le secours, l'autorité fédérale compétente peut intervenir sans réquisition, et elle est tenue d'intervenir lorsque les troubles compromettent la sûreté de la Suisse. Chaque canton est tenu d'accorder libre passage aux troupes; celles-ci sont placées immédiatement sous le commandement fédéral (art. depuis 13 jusqu'à 17 inclusivement).

L'armée fédérale est formée des contingents des cantons, et tous les corps de troupes au service de la confédération portent le drapeau fédéral (art. 19 et 20).

La confédération est chargée de l'administration des postes dans toute la Suisse; elle exerce la haute surveillance sur les routes et les ponts, tous les droits

compris dans la régale des monnaies; les cantons cessent de battre monnaie et le numéraire est frappé par la confédération seule. L'uniformité des poids et mesures doit être introduite dans toute l'étendue du territoire de la confédération. La fabrication et la vente de la poudre à canon appartiennent exclusivement à la confédération dans toute la Suisse. Les dépenses de la confédération sont couvertes par les intérêts des fonds de guerre fédéraux, par le produit des péages fédéraux perçus à la frontière suisse, par les produits des postes et des poudres, par les contributions des cantons, lesquelles ne peuvent être levées qu'en vertu d'arrêtés de l'assemblée fédérale (art. depuis 33 jusqu'à 39 inclusivement).

L'autorité suprême de la confédération est exercée par l'assemblée fédérale, qui se compose de deux sections ou conseils, savoir : du conseil national et du conseil des états. Le conseil national se compose des députés du peuple suisse élus directement dans les colléges électoraux fédéraux à raison d'un membre pour chaque 20,000 âmes de la population totale; chaque canton, et dans les cantons partagés, chaque demi-canton élit un député au moins (art. 61 et 62). Le conseil national est élu pour trois ans et renouvelé intégralement chaque fois (art. 65).

Le conseil des états se compose de quarante-quatre députés des cantons; chaque canton nomme deux députés, et, dans les cantons partagés, chaque demi-état en élit un (art. 69). Les affaires de la compétence des deux conseils réglées par la constitution sont entre autres : la reconnaissance d'états ou de gouver-

nements étrangers; les alliances et les traités avec les états étrangers, ainsi que l'approbation des traités des cantons entre eux ou avec les états étrangers; toutefois les traités des cantons ne sont portés à l'assemblée fédérale que lorsque le conseil fédéral ou un autre canton élève des réclamations; les mesures pour la sûreté extérieure, ainsi que pour le maintien de l'indépendance et de la neutralité de la Suisse; les déclarations de guerre et la conclusion de la paix; les différends entre cantons qui touchent au droit public; les conflits de compétence, entre autres sur la question de savoir si une affaire est du ressort de la confédération ou si elle appartient à la souveraineté cantonale, ou si une affaire est de la compétence du conseil fédéral ou de celle du tribunal fédéral. Les lois fédérales, les décrets ou les arrêtés fédéraux ne peuvent d'ailleurs être rendus qu'avec le consentement des deux conseils (art. 69, 74 et 78).

L'autorité directoriale et exécutive supérieure de la confédération est exercée par un conseil fédéral composé de sept membres nommés pour trois ans par les deux conseils réunis et choisis parmi tous les citoyens éligibles au conseil national, sans que plus d'un membre puisse être nommé dans le même canton. Ce conseil fédéral est renouvelé intégralement après chaque renouvellement du conseil national (art. 83 et 84).

Le conseil fédéral est présidé par le président de la confédération; il y a un vice-président, et tous les deux sont nommés pour une année par l'assemblée fédérale entre les membres du conseil (art. 86).

Il y a une chancellerie fédérale à la tête de laquelle

se trouve le chancelier de la confédération, élu pour le terme de trois ans en même temps que le conseil fédéral. Il y a un tribunal fédéral pour l'administration de la justice et un jury pour les affaires pénales. Le tribunal fédéral se compose de onze membres avec des suppléants dont la loi détermine le nombre; les uns et les autres nommés pour trois ans par l'assemblée fédérale et renouvelée intégralement après chaque renouvellement du conseil national (art. 93 à 96).

Les trois principales langues parlées en Suisse, allemand, français et italien, sont déclarées langues nationales de la confédération (art. 109) (1).

Cet exposé des principaux articles fondamentaux de la constitution fédérale de la Suisse suffit pour montrer l'analogie de cette constitution avec celle des États-Unis d'Amérique.

Lorsqu'un état, sans être réuni à un autre état, dépend néanmoins de ce dernier dans l'exercice d'un ou de plusieurs des droits essentiellement inhérents à la souveraineté, tout en demeurant libre de se gouverner intérieurement, et tout en conservant son droit de propriété d'état, on l'appelle *dépendant* ou *mi-souverain* (2).

Tel est un état soumis au protectorat immédiat et exclusif d'une puissance étrangère, lorsque ce protec-

(1) *Recueil officiel* des pièces concernant le droit public de la Suisse depuis l'introduction de la nouvelle constitution fédérale du 12 septembre 1848; Berne, tom. 1er.

(2) KLUEBER, *Droit des Gens moderne*, § 24.

torat entraîne pour l'état protégé, en faveur de la puissance protectrice, la perte de l'exercice des droits de souveraineté extérieure, ou, en tout ou en partie, la perte du commandement militaire.

Un protectorat de ce genre est celui qu'exerce la Grande-Bretagne sur la république des États-Unis des îles Ioniennes.

Par la convention du 5 novembre 1815, conclue entre les cours de Vienne, de Saint-Pétersbourg, de Londres et de Berlin, convention à laquelle les autres puissances de l'Europe ont accédé,

« Les îles de Corfou, Céphalonie, Zante, Sainte-Maure, Ithaque, Cérigo et Paxo avec leurs dépendances, forment un seul état libre et indépendant, sous la dénomination des États-Unis des îles Ioniennes.

» Cet état est placé sous la protection immédiate et exclusive de S. M. le roi du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et de ses héritiers et successeurs.

» Pour assurer sans restriction aux habitants des États-Unis des îles Ioniennes, les avantages résultant de la haute protection sous laquelle ils sont placés, ainsi que pour l'exercice des droits inhérents à cette protection, S. M. Britannique a celui d'occuper les forteresses et places de ces états et d'y tenir garnison. La force militaire desdits états est de même sous les ordres du commandant des troupes de S. M. Britannique.

» Conformément à l'art. 3 de cette convention, les États-Unis des îles Ioniennes ont réglé avec l'approba-

tion de la puissance protectrice leur organisation intérieure.

» Le gouvernement civil de ces états est composé d'une assemblée législative, d'un sénat et d'un pouvoir judiciaire.

» Le commandement militaire appartient au commandant en chef des troupes de S. M. le roi protecteur.

» L'assemblée législative est élue par le corps des nobles électeurs.

» Les membres du sénat sont choisis dans l'assemblée législative.

» Le pouvoir judiciaire est élu par le sénat.

» Son Excellence le lord haut commissaire convoque et proroge le parlement; il ne peut le proroger au delà de six mois.

» S. M. le roi protecteur a le pouvoir de le dissoudre.

» Le sénat est composé de six membres y compris le président. Au sénat appartient la puissance exécutive.

» La nomination du président du sénat est faite par S. M. le roi protecteur. Ce président doit être Ionien et noble.

» L'élection des sénateurs doit être approuvée par le lord haut commissaire.

» Aucun individu natif ou sujet des États-Unis des îles Ioniennes ne peut exercer les fonctions de consul ou de vice-consul d'une puissance étrangère quelconque auprès des mêmes états.

» Les consuls britanniques auprès des puissances

étrangères, sans exception, sont considérés comme ayant le caractère de consuls ou vice-consuls des États-Unis des îles Ioniennes, et les sujets des mêmes îles ont droit à leur entière protection.

» Toute demande quelconque qu'il conviendrait à ces états de faire à une puissance étrangère, doit être transmise par le sénat au lord haut commissaire, qui la fait parvenir au ministre du roi protecteur, résidant auprès de la même puissance, afin que cette demande lui soit présentée par le même ministre dans les formes prescrites.

» L'approbation de la destination de tout agent ou consul étranger auprès des États-Unis des îles Ioniennes, sera donnée par le prestantissime sénat, par l'organe de S. A. le président, et avec l'assentiment de S. Exc. le lord haut commissaire de S. M. le roi protecteur.

» Tous les bâtiments qui navigueront sous pavillon ionien, avant de sortir des ports des états ioniens auxquels ils appartiennent, devront être munis d'un passe-port donné par S. Exc. le lord haut commissaire, et sans ce passe-port aucune navigation de tous bâtiments, quels qu'ils soient, ne sera considérée comme légale.

» Le pavillon de commerce de la nation des États-Unis des îles Ioniennes, est l'ancien pavillon de ces états auquel on a ajouté l'Union britannique, qui y est incorporée à l'angle supérieur près de la lance.

» Le pavillon britannique est arboré journellement dans tous les forts des États-Unis des îles Ioniennes; mais dans les jours de fêtes et de réjouissances pu-

bliques, on arbore un pavillon fait exprès et d'après le modèle des armes desdits états (1). »

On voit, d'après la forme et les conditions de ce protectorat britannique, que les États-Unis des îles Ioniennes ne sont point un état souverain. La souveraineté extérieure est véritablement transférée au roi protecteur; et même, à cause du grand pouvoir du lord haut commissaire dans le gouvernement civil de ces états, on peut dire que leur indépendance intérieure n'est que nominale.

Le protectorat peut être attribué sur un même état à plusieurs puissances en commun. Nous en avons un exemple dans l'organisation de la ville libre et indépendante de Cracovie, placée par l'acte du congrès de Vienne de 1815 (2), sous la protection de l'Autriche,

---

(1) De Martens, *Nouveau recueil.* — Dufau, Duvergier et Guadet, *Collection des constitutions*, t. 4.

(2) Acte du congrès de Vienne du 9 juin 1815, art. 6, 9, 10. La petite république de Cracovie, dernier vestige indépendant de l'ancienne Pologne, n'existe plus de fait aujourd'hui. Elle a été violemment incorporée à l'empire autrichien, pour en former à toujours une partie inséparable, en vertu d'une ordonnance de l'empereur d'Autriche, rendue le 11 novembre 1846, après délibérations entre des plénipotentiaires spéciaux des trois cours protectrices de Vienne, Saint-Pétersbourg et Berlin. Dans cette ordonnance, l'empereur d'Autriche promet d'ailleurs aux habitants de Cracovie d'être toujours pour eux un prince doux et un empereur gracieux.

La France, la Grande-Bretagne et la Suède ont protesté chacune séparément contre cette incorporation. Les protestations sont basées sur ce que l'érection de Cracovie et de son territoire en état libre et indépendant étant le fait de stipulations auxquelles toutes les puissances européennes ont également concouru, il n'appartenait pas à trois de ces puissances de rompre de leur propre autorité ce qui avait été

de la Prusse et de la Russie, avec des prérogatives, pour les états protecteurs, beaucoup moins étendues que celles qui précèdent.

En effet, le protectorat n'entraîne pas toujours les mêmes suites, les mêmes altérations des droits souverains de l'état qui y est soumis. Cette sorte de relation d'un état inférieur à un ou plusieurs états supérieurs, est susceptible de nombreuses nuances. C'est la convention qui détermine jusqu'à quel point le droit d'intervenir dans les affaires intérieures ou extérieures de l'état protégé, est concédé à l'état protecteur; jusqu'à quel point ce dernier reçoit ainsi communication de la souveraineté intérieure et de la souveraineté extérieure; et, par conséquent, jusqu'à quel point l'état protégé en est dépouillé, et cesse ou non de compter, dans les relations diplomatiques, au nombre des états souverains.

Le mobile déterminant de pareilles conventions est facile à concevoir.

En Europe, la rivalité des nations influentes qui y sont établies, leur préoccupation de maintenir ce qu'elles appellent l'équilibre européen, d'empêcher qu'un pays soit absorbé par l'une ou par l'autre d'entre elles, peut avoir déterminé la création d'un protectorat à plusieurs, tel que celui de Cracovie; ou bien l'impossibilité de s'emparer, sans une opposition générale, d'un pays, et de le convertir en colonie, en propriété annexe, peut avoir fait adopter la forme

---

établi d'un commun accord. *Annuaire historique et politique* pour 1846, fondé par Lesur.

moins décisive du protectorat, quand ce pays aurait beaucoup mieux aimé rester entièrement libre, ou se lier ou s'incorporer à une autre puissance.

Mais la raison naturelle et régulière de pareilles conventions doit se trouver dans d'autres considérations.

Il peut convenir véritablement à un état faible de chercher un élément de force dans l'appui qu'un état plus puissant s'oblige à lui donner. Il peut convenir à un état qui s'efforce de naître à la civilisation, de chercher un élément d'initiation et de progrès, dans le concours d'un état déjà avancé dans cette voie. Ainsi c'est l'aide, le secours réel et nécessaire que le faible tire du puissant, qui motive légitimement de pareils établissements.

D'un autre côté, on conçoit que l'état protecteur n'accorde sa protection qu'en échange de certains avantages, de certains éléments d'influence, et surtout avec des conditions qui lui donnent les moyens d'exercer cette protection d'une manière efficace. On ne prend pas une mission de protection sans les pouvoirs suffisants pour la mettre à effet. De là l'action qui est attribuée à l'état protecteur, avec plus ou moins d'extension suivant les cas, soit dans les affaires intérieures, soit dans les affaires extérieures de l'état protégé. Si cet état, par exemple, est totalement incapable de résister par lui-même aux attaques étrangères, auxquelles il est néanmoins exposé, il sera conduit à remettre entièrement le soin de cette défense à l'état protecteur, avec la garde de ses forts, de ses places maritimes ou autres, le commandement de sa force militaire, la gestion de ses intérêts avec les puis-

sances étrangères. Le tout conformément aux situations diverses, et à l'utilité à retirer de pareilles dispositions.

Lorsque le protectorat, loin de reposer sur les éléments raisonnables et légitimes dont nous venons de parler, a été imposé par la force ou par la conquête à un état, cet état a sans doute le droit de s'en affranchir quand il le peut. Mais si ce protectorat assis sur la base d'un intérêt réciproque, a été librement consenti entre la puissance protectrice et l'état protégé, si les conditions en ont été régnlièrement négociées par les deux parties, ce traité, quoique d'inégale alliance, doit être fidèlement observé, et toute tentative pour l'enfreindre, soit d'un côté, soit de l'autre, est un manquement incontestable aux engagements contractés. Si l'infraction à ces engagements vient de l'état protecteur, l'état protégé peut, suivant la gravité du cas, invoquer la rupture du traité pour inexécution des conditions et chercher ailleurs une protection plus sincère. Si l'infraction vient de l'état protégé, la puissance protectrice a le droit d'employer les moyens en son pouvoir pour forcer cet état à l'observation du traité; et le cours des choses, la nécessité de proportionner les mesures d'action à la résistance, enfin le sort de la lutte peuvent l'amener jusqu'à convertir son protectorat en une prise de possession définitive. Mais il faut que la nécessité d'en arriver à une pareille mesure soit véritable; et qu'on ne puisse pas dire que la protection n'a été qu'un moyen détourné et fallacieux d'en venir à la conquête.

Si l'organisation politique et l'état avancé de l'Eu-

rope ne sont guère susceptibles de donner naissance à de sincères établissements de protectorat; si l'historien et l'observateur politique y rencontrent presque toujours quelque effet de contrainte : d'une part des appréhensions, de l'autre des désirs d'envahissement, et tout autour des susceptibilités jalouses, on peut trouver ailleurs des conditions équitables pour l'existence de semblables relations.

Les pays maritimes éloignés et demi-sauvages, où des peuples nouveaux sentent à la fois le désir d'entrer dans une voie de civilisation et le besoin d'un guide et d'un appui pour y marcher et pour s'y soutenir, se prêtent merveilleusement à ces relations. Là, au lieu de la conquête violente et spoliatrice, souvent même si cruelle, qui a signalé les premières époques de la découverte du nouveau monde, la civilisation moderne, en introduisant une initiation bienfaisante et une force protectrice, a fait preuve d'un progrès remarquable. Là le contrat se présente assis sur sa base légitime, celui d'un véritable intérêt commun; car tandis que l'état protégé y trouve un élément qui lui est indispensable pour se constituer et pour commencer à prendre rang au nombre des nations, l'état protecteur, même sans arrière-pensée, y obtient, en échange de ses sacrifices, des points de relâche, de ravitaillement et de commerce.

Cette sorte de combinaison politique est donc digne de toute l'attention du marin, qui peut être appelé naturellement à y concourir d'une manière active; et c'est par ce motif que nous avons dû y consacrer quelques développements.

## CHAPITRE TROISIÈME.

### DROITS ESSENTIELS DES ÉTATS SOUVERAINS.

SOMMAIRE.

Ce qu'on entend par droits et par obligations entre nations. — On les divise en droits absolus ou permanents, et droits accidentels ou occasionnels.

Tout état souverain a les trois droits absolus ou permanents qui suivent : — 1° Droit de bien-être et de conservation. — Caractère de ce droit et conséquences qui en résultent. — 2° Droit d'indépendance. — Caractère et conséquences de ce droit. — 3° Droit d'égalité. — Caractère et conséquences.

Le détail des droits internationaux vient toujours se rattacher plus ou moins à l'un de ces trois principes.

Du moment qu'un peuple est légitimement constitué en corps d'état souverain, il acquiert, comme il a été dit au chapitre précédent, une individualité politique. Il suit de là que les états souverains doivent être, selon l'expression des publicistes, considérés comme autant de personnes morales. Ces différents êtres collectifs ainsi individualisés ont nécessairement des rapports entre eux; ces rapports sont la conséquence de la sociabilité de l'homme, laquelle, en tant qu'on désigne par cette expression la nécessité pour cet être raisonnable de fuir l'isolement et de vivre en relation avec ses semblables, n'est pas restreinte aux individus seuls, ni à un nombre limité de personnes. De même que l'existence d'un homme complétement isolé constitue un fait anormal, un fait contre nature,

qu'on ne peut concevoir que difficilement et dont on cite à peine quelques rares exemples, de même il est peu de cas de sociétés politiques existant dans un isolement absolu. Un tel isolement condamnerait le peuple qui s'y soumettrait à une marche rétrograde dans la civilisation, ou l'arrêterait pour le moins dans toute voie de progrès.

La situation géographique d'un état exerce nécessairement une grande influence sur l'étendue de ses communications avec les autres états; mais entre les nations civilisées, et il n'est question ici que de celles-là, ces communications ont acquis depuis longtemps un développement immense, qui est précisément en raison directe avec la civilisation.

Or, les hommes ne peuvent être en relation les uns avec les autres, sans que de ces relations résultent entre eux certaines nécessités morales d'actes à faire ou à ne pas faire, nécessités dont les uns peuvent réclamer l'observation, que les autres doivent subir, et auxquelles, en cas de refus ou de résistance de la part de ceux qui voudraient s'y soustraire, il est à désirer que force demeure.

Ces nécessités morales, dont l'observation est formellement exigible d'homme à homme, s'appellent au point de vue de celui qui peut en réclamer l'observation, des droits; et au point de vue de celui qui doit s'y soumettre, des devoirs ou obligations. Ce sont les règles extérieurement obligatoires de la conduite des hommes entre eux.

Quelque chose d'absolument semblable a lieu, par suite des relations d'état à état. Ces relations ne peu-

vent exister, sans que les états se trouvent dans la nécessité morale de certains actes à faire ou à ne pas faire les uns envers les autres. Ces nécessités morales constituent des droits pour l'état qui peut en réclamer l'observation, des devoirs ou obligations pour l'état qui doit s'y soumettre; et au cas de refus, ou de résistance pour s'y soustraire, il est à désirer que force y reste.

Les états souverains ne sont pas les seuls entre lesquels il existe des droits et des obligations. La chaîne des droits est immense; elle relie entre eux tous les hommes pris individuellement ou collectivement, parce que la sociabilité établit entre eux des rapports à tous les degrés et dans toutes les combinaisons de l'humanité. Ainsi, il y a des droits et des obligations de particulier à particulier; il y en a d'état à particulier et de particulier à état; d'état à province et de province à état; d'état confédéré à chaque état confédéré en particulier, ou à la confédération en général, et réciproquement; d'état souverain aux états mi-souverains qui lui sont liés, et réciproquement; enfin d'état souverain à état souverain.

Quoique dans les affaires diplomatiques, la prise en considération de ces diverses sortes de droits ne soit pas toujours dénuée d'intérêt; que, notamment, ceux qui existent entre un état souverain et les états subordonnés qui se rattachent à lui, méritent une grande attention, néanmoins tous ces droits, sauf ceux de la dernière espèce, constituent plus ou moins étroitement des questions intérieures, particulièrement propres à l'état ou aux états qu'elles concernent; et il n'y a que

les droits existant entre états souverains qui appartiennent complétement et directement à la matière des relations extérieures.

En effet, puisque ce sont ces états qui sont investis à l'extérieur de la souveraineté, c'est-à-dire de la puissance suprême, ce sont eux qui sont tenus de se soumettre aux nécessités morales obligatoires pour la conduite des nations, et qui peuvent réclamer à leur tour l'observation de ces nécessités. En d'autres termes, ce sont eux qui ont des droits et des obligations internationales.

On a coutume de diviser en deux sortes les droits dont jouissent les états souverains les uns à l'égard des autres : en *droits primitifs ou absolus* et en *droits conditionnels ou hypothétiques* (1).

Les droits absolus, que nous aimerions mieux nommer droits *permanents*, sont ceux qui existent pour l'état en toute situation, par le fait seul de sa qualité d'état et comme conséquence permanente de cette qualité. On les nomme absolus, parce qu'ils ne sont pas limités à l'occurrence de telle ou telle situation spéciale.

Les droits conditionnels, qui seraient mieux nommés, selon nous, *accidentels* ou *occasionnels*, ne prennent naissance que dans certaines relations internationales particulières, et cessent avec les circonstances qui y ont donné lieu. Ils sont bien des conséquences de la qualité d'état souverain, mais des conséquences

(1) *Voyez* KLUEBER, *Droit des Gens moderne*, § 36. — WHEATON, *Elem. of intern. law*, t. 1, part. 2, chap. 1, §§ 1 et 2.

non permanentes, qui ne se produisent que dans tel cas donné. La guerre, par exemple, confère aux états belligérants et aux états neutres certains droits qui n'existent pas en temps de paix.

Du reste cette division, dont l'expression même ne paraît pas à l'abri de toute critique, est une division de pure doctrine, dont les détails poussés trop loin conduisent à des obscurités, à des doubles emplois inévitables; et que, par conséquent, nous croyons utile de maintenir uniquement dans ses généralités les plus saillantes.

Le premier de tous les droits absolus ou permanents, celui qui sert de base fondamentale à la plupart des autres et au plus grand nombre des droits occasionnels, est le *droit de conservation de soi-même*. Toute personne morale, de même que les personnes individuelles, du moment que son existence est légitime, a le droit de pourvoir au bien-être et à la conservation de cette existence. Les sociétés humaines ou états souverains légitimement établis ont donc ce droit.

Ils peuvent pourvoir à leur bien-être et à leur conservation de deux manières : — soit spontanément, en cherchant d'eux-mêmes à se procurer, à multiplier, à développer tous les éléments qui y sont nécessaires, pourvu que ce ne soit pas au préjudice du droit d'autrui; — soit par réaction, en repoussant, au préjudice même de l'agresseur, les attaques injustes dont ils seraient l'objet, ou en exigeant la réparation. Cette dernière modification du droit de bien-être et de conservation, qui est celle sur laquelle se porte le plus

l'attention des publicistes, est ce qu'on appelle le *droit de légitime défense.*

C'est soit de l'une soit de l'autre de ces deux variétés du droit de bien-être et de conservation, que dérive pour les états souverains la faculté de développer autant que possible en leur sein tous les éléments de richesse ou de puissance nationale, publique ou privée; non-seulement de défendre leur droit de *propriété d'état*, consistant à conserver l'intégrité du territoire, mais même d'augmenter ce territoire par des acquisitions légitimes; non-seulement de repousser les agressions injustes quand elles ont lieu, mais même de se précautionner contre elles à l'avance, d'en prévenir l'éventualité par la disposition de tous les moyens légitimes de force ou de sûreté, tels que bâtir des forteresses sur les frontières, faire toutes sortes d'armements ou d'approvisionnements, lever des armées, former des camps, construire et équiper des flottes; enfin la faculté, si des lésions ont eu lieu, d'en exiger et d'en poursuivre la réparation.

Un autre droit absolu ou permanent de tout état souverain, c'est d'être indépendant; c'est-à-dire de n'avoir à reconnaître, dans aucun de ces actes, l'autorité supérieure d'aucun autre état isolé ou réuni à d'autres; de ne pas être tenu d'obéir aux injonctions impératives des autres puissances. Sans quoi il ne serait pas souverain, puisqu'il aurait au-dessus de lui une autorité plus haute. Ainsi, par exemple, dans ces armements, équipements de flottes, préparatifs de tous moyens de défense ou d'attaque dont nous venons

de parler, un état souverain n'a à recevoir ni injonction, ni prohibition, ni limitation d'aucune puissance étrangère. Mais celles-ci, en vertu de leur propre droit de conservation, qu'elles ont tout autant que lui, si elles voient dans ces préparatifs un sujet d'alarme, une occasion de prévoir pour elles-mêmes quelque danger possible d'agression, peuvent demander des explications; et la loyauté comme un intérêt bien entendu commandent de satisfaire à ces demandes, lorsqu'elles sont raisonnables et bien intentionnées.

Enfin, un troisième droit permanent ou absolu des états souverains est celui de l'égalité entre eux. L'infériorité relative de forces dans un état, par comparaison aux forces d'autres puissances, ne préjudicie point à la souveraineté ni à ses conséquences.

Sans doute, un état faible est, dans la balance politique, d'un moindre poids qu'un état puissant; et il faut appliquer aux nations cette vérité qui existe à l'égard des individus isolés, que souvent le faible est contraint, dans son propre intérêt, à garder certains ménagements envers le fort, souvent même d'agir contre son propre gré. Mais par ces mots indépendance et égalité appliqués aux nations, on veut dire seulement que la faiblesse d'un état, résultant soit du peu d'étendue de son territoire ou du chiffre restreint de sa population, soit de l'infériorité de ses forces militaires, soit de toute autre cause, n'est pas un motif pour lui reconnaître moins de droits qu'à un autre plus puissant.

L'inégalité est une loi de la nature, elle est partout dans l'ordre des faits, que l'on considère les hommes

individuels ou les nations, qu'on les compare dans leurs facultés physiques ou dans leurs facultés morales. C'est l'idée du juste qui, nonobstant ces inégalités de fait, vient établir le principe de l'égalité de droit.

Ainsi un état souverain, quelque faible qu'il soit, n'en a pas moins, comme l'état le plus puissant et au même degré, le droit absolu de bien-être et de conservation, celui d'indépendance, et tous ceux qui en dérivent.

En résumé, les trois droits qui suivent :

Droit de bien-être et de conservation,

Droit d'indépendance,

Droit d'égalité,

sont les attributs permanents et essentiels de tout état souverain.

Le détail des droits, si nombreux, que la variété des situations peut faire naître entre nations, vient toujours se rattacher plus ou moins à l'un de ces trois principes; et bien souvent il ne s'agit que d'en tirer les corollaires.

# CHAPITRE QUATRIÈME.

## DU DROIT INTERNATIONAL.

SOMMAIRE.

Ce qu'on entend par Droit, pris au singulier et dans un sens général. — Droit des Gens, autrement dit Droit International, ou Droit public externe. — Comment il diffère du droit privé dans sa nature. — Comment il en diffère dans son mode de déclaration ou de constitution. — Comment dans son mode de garantie.

Sa division en droit international naturel, et droit international positif. — Discussion entre les publicistes sur l'existence ou la non-existence d'un droit international naturel. — A quoi il faut réduire cette discussion.

Nécessité pour les nations d'avoir recours, pour la détermination de leurs droits respectifs, au sentiment raisonnable du juste et de l'injuste; aux vérités morales mises en lumière sur ce point : première autorité constitutive du droit international. — La coutume, longtemps et généralement suivie, est une autre autorité constitutive du droit international. — Les traités publics forment une troisième autorité. — Rang qu'il faut donner à ces trois sources fondamentales du droit international, au point de vue philosophique. — Rang qu'il faut leur donner au point de vue pratique.

Subdivision du droit international positif en conventionnel et coutumier.— Utilité à retirer, pour la connaissance et la pratique du droit international positif, de certaines lois et ordonnances rendues par le gouvernement de chaque état.

Écrivains sur le droit international théorique. — Écrivains sur le droit international positif. — Progrès du droit international positif dans les derniers temps.

Si après avoir acquis la notion des droits, ou nécessités morales et extérieures de conduite dans les diverses relations humaines, on généralise à son plus haut degré cette notion, pour résultat de cette généralisation on obtient une idée d'ensemble, l'ensemble de

tous ces droits, l'ensemble de toutes ces nécessités de conduite. Cette idée générale, cette idée d'ensemble est rendue par le même mot pris au singulier et dans un sens absolu, le *Droit* (1).

Sans doute c'est une imperfection de la langue scientifique, que cet emploi d'un même terme pour désigner deux idées différentes, dont l'une est la généralisation de l'autre. Mais les langues, même scientifiques, s'acceptent telles qu'un long usage les a faites; et difficilement on parvient à les corriger.

Appliquant ce procédé aux droits des nations dans leurs relations entre elles, on en déduit, pour l'ensemble de ces droits ou nécessités morales de conduite internationale, ce qu'on appelle le *Droit des Gens*, le mot *Gens* étant pris ici pour désigner les nations, les états; comme qui dirait *Droit des Nations*. A cette dénomination de *Droit des Gens*, on a substitué depuis peu celle plus exacte de *Droit international*, usitée surtout parmi les Anglais (*International law*), expression dans laquelle le mot loi (*law*) est généralisé comme l'est chez nous le mot droit. Le droit international se qualifie aussi quelquefois le *Droit public externe*.

· Une société civile, un état, étant, comme dit Vattel, un sujet bien différent d'un individu humain, les droits existant entre nations diffèrent dans beaucoup

(1) « Le *droit*, dans le sens universel, c'est la raison appliquée aux rapports naturels, politiques et civils de l'homme et de la société. » M. F. LAFERRIÈRE, *Cours de droit public et administratif*, 3e édition, 1850, tom. 1er, liv. 1er, chap. préliminaire, § 1er.

de cas de ceux qui ont lieu entre les particuliers, et par conséquent le droit international, du droit privé (1).

Ces droits se distinguent l'un de l'autre, à la fois dans leur nature, dans leur mode de déclaration ou de constitution, et dans leur mode de garantie.

Quant à leur nature, on ne peut nier que les droits internationaux et les droits privés se rattachent en bien des points à un certain nombre de principes communs. Ainsi, nous croyons qu'on peut établir pour bases principales tant des uns que des autres, les vérités morales qui suivent :

1° Que tout être moral, individuel ou collectif, dont l'existence est légitime, a le droit de pourvoir à son bien-être et à sa conservation ;

2° Que nul ne peut s'enrichir ni s'avantager au préjudice du droit d'autrui;

3° Que quiconque a causé par sa faute un dommage à autrui est tenu de le réparer;

4° Enfin, que les conventions librement et régulièrement faites, entre personnes capables, sur des objets et pour des causes licites, lient les parties contractantes.

Toutefois, malgré cette communauté de principes généraux, les conséquences de ces principes se modifient précisément en raison des différences qui existent entre les sociétés et les particuliers ; d'autres principes spéciaux viennent s'y joindre, applicables aux unes et non aux autres, ou réciproquement : de telle sorte que ce serait une erreur de prétendre, comme il est

(1) Vattel, *Droit des Gens*, Préliminaires, § 6.

arrivé quelquefois, régir les droits internationaux par une complète analogie avec les droits privés, et raisonner toujours dans un cas comme on raisonnerait dans l'autre. La nature des sujets de ces deux sortes de droits n'étant pas identique, celle des droits ne peut pas l'être non plus.

Mais leurs différences les plus saillantes se rencontrent principalement en ce qui concerne leur mode de déclaration ou de constitution, et leur mode de garantie.

Dans l'intérieur d'un état, il existe toujours, organisé d'une manière ou d'autre, un pouvoir législatif qui constitue par déclaration expresse les droits tant des particuliers entre eux que de l'état aux particuliers, et réciproquement. Que le législateur dans ses dispositions soit resté en accord avec les vérités de l'ordre moral sur ce qui est juste ou injuste, ou qu'il les ait méconnues, que sa loi soit bonne ou mauvaise, tant qu'elle subsiste, elle a autorité au sein de l'état, elle y constitue des droits sanctionnés par la puissance publique. — On reconnaît aussi, comme établissant de pareils droits, la coutume, lorsqu'elle est générale et depuis longtemps traditionnelle, qu'elle soit en elle-même bonne ou mauvaise au point de vue philosophique. Mais la coutume, il faut le dire, en matière de pareils droits intérieurs, pour peu que l'état soit bien organisé, a peu de chose à faire : le législateur, par la loi expresse, restreint de plus en plus son empire, et ne la laisse ordinairement subsister que sur quelques points oubliés et sur quelques matières de détail ou de localité.

Or, pour ce qui regarde le droit international, il n'y a pas de pouvoir législatif, pas de loi expresse. Les nations n'ayant pas de supérieur, n'ayant pas organisé entre elles et au-dessus d'elles une autorité commune, qui soit chargée de constituer par déclaration formelle leurs droits à toutes, et dont les prescriptions fassent loi, le droit international n'est pas formulé : vous ne rencontrez pas un code de droit international, une charte de droit international, comme vous rencontrez un code de droit privé, une charte de droit public interne. Le droit entre nations reste plus vague, plus sujet, par conséquent, à controverse; la coutume y a plus d'empire, plus d'étendue; et, pour suppléer à l'absence d'une autorité législative générale, on multiplie les traités ou conventions particulières entre puissances.

Enfin, sous le rapport du mode de garantie des droits, la situation n'est pas moins différente. Dans l'intérieur d'un état, la force publique, c'est-à-dire la somme des forces réunies par l'association, est employée à maintenir l'observation du droit. En cas de débats, de contestations à ce sujet, il existe des autorités judiciaires chargées de prononcer, et dont la sentence, au besoin, est mise à exécution par la puissance sociale. En matière de droits internationaux, ces modes de sanction et de garantie n'ont pas lieu. Les nations souveraines ne se sont pas réunies pour constituer entre elles et au-dessus d'elles un pouvoir judiciaire, pas plus que pour constituer un pouvoir législatif. Non-seulement leurs droits ne sont pas formulés en loi précise, mais chacune d'elles reste seule appré-

ciateur de l'existence et de l'étendue de ceux auxquels elle prétend; et en cas de contestation, chacune d'elles, pour la poursuite de ses prétentions, est abandonnée à ses propres forces et à celles des alliés qui veulent bien lui prêter assistance.

Ainsi, pour les droits internationaux, il n'existe :

Ni pouvoir législatif qui les constitue et les formule en loi écrite et générale;

Ni pouvoir judiciaire qui, en cas de débats, les vérifie et prononce sur leur existence ou sur leur étendue;

Ni enfin pouvoir exécutif, qui emploie les forces réunies des états souverains à maintenir leur observation.

D'où, pour unique recours, s'il y a mésaccord, et après épuisement des voies amiables, la guerre.

C'est l'institution, dans l'intérieur des états, d'une justice commune et forte, qui a fait cesser les guerres privées; et c'est sur l'idée d'une pareille institution entre les nations souveraines, que divers publicistes, à intervalles successifs, l'abbé de Saint-Pierre, J.-J. Rousseau, en France, Bentham, en Angleterre (1), ont

(1) L'abbé Charles-Irénée CASTEL DE SAINT-PIERRE: *Projet de traité conclu pour rendre la paix perpétuelle entre les souverains chrétiens, pour maintenir toujours le commerce entre les nations et pour affermir davantage les maisons souveraines sur le trône, proposé autrefois par Henri le Grand, roi de France, agréé par la reine Élisabeth, par Jacques Ier, et par la plupart des autres potentats de l'Europe.* Utrecht, 1713, 3 vol. in-4. — L'attribution que l'auteur fait de son projet à Henri IV et à Sully n'est qu'une fiction de sa part, pour ex-

fait reposer des projets, plus ou moins utopiques, de paix perpétuelle.

Mais précisément parce qu'il n'existe pour les droits entre nations ni législateur ni juge, il importe au plus haut degré :

1° De déterminer et de faire reconnaître ces droits, aussi clairement, aussi généralement que possible, par toutes les voies susceptibles de suppléer à l'absence d'une législation écrite;

2° De faire pénétrer, de répandre dans l'opinion publique et dans les gouvernements souverains le sentiment du respect de ces droits; la ferme résolution de les observer de son propre mouvement et avec fidélité à l'égard des autres, autant que de les maintenir à son égard, afin que ce sentiment universel supplée autant que possible à l'absence d'un juge, et qu'à défaut de tout autre moyen plus efficace, la désapprobation commune atteigne les violations que le plus fort ou le plus habile en voudraient commettre.

Quant à la détermination du droit international, puisque pour la faire il n'existe pas d'institution législative, de quelle autorité ce droit peut-il dériver?

---

citer l'attention et mettre ses idées sous le patronage de ces grands noms.

J.-J. Rousseau, *Extrait du projet de paix perpétuelle de M. l'abbé de Saint-Pierre*. Paris, 1761, brochure.— Le titre d'extrait n'est qu'un hommage que Rousseau a voulu rendre à son prédécesseur.

Jérémy Bentham, *Works now first collected under the superintendance of his executor John Bowring*. London, 1839. (Part. 8, p. 537 et 554.)

Ici s'élève, entre les publicistes, une divergence fondamentale, dont la controverse est inépuisable, et dont le principe se reproduit sous toutes les formes, en toutes les branches des sciences morales et politiques.

Les uns, prenant la raison comme autorité générale, supérieure à tous les pouvoirs et à toutes les institutions humaines, devant commander, par conséquent, à toutes les nations, divisent le droit international en *droit international naturel* et *droit international positif.*

Ils définissent le droit naturel, avec quelques variantes tirées toutes, du reste, de la même pensée : « Celui qui est fondé sur la droite raison; » ou « celui qui contient les préceptes que la loi naturelle donne aux états (1); » ou « celui qui dérive de la nature même des relations qui subsistent entres les états (2), » et autres expressions semblables.

Tandis que le droit positif est généralement défini : « Celui qui est fondé sur les conventions expresses ou tacites des nations. »

Ils placent, enfin, le droit international naturel au-

(1) Puffendorf, *Droit de la Nature et des Gens*, liv. 2, chap. 3, § 23. — Vattel, *Droit des Gens*, Préliminaires, §§ 6 et 7.

(2) Klüber, *Droit des Gens moderne de l'Europe*, § 1.

C'est Vattel qui, dans le passage indiqué ici, définit le droit international naturel, celui « qui contient les préceptes que la loi naturelle donne aux états, pour qui cette loi n'est pas moins obligatoire que pour les particuliers. » Pour comprendre cela, il faudrait savoir ce que c'est que la loi naturelle et en quoi elle diffère du droit naturel; car, si l'on fait, comme il arrive souvent, ces deux expressions *Loi naturelle*, *Droit naturel*, synonymes l'une de l'autre, la définition de Vattel n'est plus une définition.

dessus du droit international positif, comme universel, immuable et nécessaire, c'est-à-dire forcé, les lois positives n'ayant pas valablement le pouvoir d'y déroger.

D'autres, au contraire, se renfermant strictement dans ce qui est, ne prenant pour obligatoire que ce qui est prescrit, ce qui est établi par des institutions véritablement existantes, nient radicalement, comme une rêverie, repoussent comme une abstraction dangereuse, la prétendue existence d'un droit naturel, et ne reconnaissent d'autre droit que le droit positif : dans notre matière, celui qui est fondé sur les conventions expresses ou tacites des nations.

Parmi ces derniers écrivains se trouve, comme se prononçant avec le plus d'énergie, un esprit original et profond, Bentham, qui a assis, d'une manière inflexible, toutes ses théories morales et législatives sur le seul principe matériel de l'utilité.

A son avis, le mot droit, dans le sens de droit naturel, qu'il qualifie d'antilégal, « est le plus grand ennemi de la raison et le plus terrible destructeur des gouvernements. » — « On ne peut plus raisonner avec des fanatiques armés d'un droit naturel que chacun entend comme il lui plaît. » — « C'est un horrible coupe-gorge entre tous les interprètes du Code de la nature (1). »

(1) « Ce qu'il y a de naturel dans l'homme, ce sont des sentiments de peine ou de plaisir, des penchants : mais appeler ces sentiments et ces penchants des lois, c'est introduire une idée fausse et dangereuse ; c'est mettre le langage en opposition avec lui-même,

Nous ne suivrons pas les publicistes dans cette controverse. Il y a là un grand nombre de subtilités juri-

---

car il faut faire des lois précisément pour réprimer ces penchants ....

« Ce qu'il y a de naturel dans l'homme, ce sont des moyens, des facultés : mais appeler ces moyens, ces facultés des droits naturels, c'est encore mettre le langage en opposition avec lui-même : car les droits sont établis pour assurer l'exercice des moyens et des facultés.....

» Le droit naturel est souvent employé dans un sens antilégal. Quand on dit, par exemple, que la loi ne peut aller contre le droit naturel, on emploie le mot droit dans un sens supérieur à la loi : on reconnaît un droit qui attaque la loi, qui la renverse et l'annule.

» Dans ce sens antilégal, le mot droit est le plus grand ennemi de la raison et le plus terrible destructeur des gouvernements.

» On ne peut plus raisonner avec des fanatiques armés d'un droit naturel, que chacun entend comme il lui plaît, applique comme il lui convient, dont il ne veut rien céder, rien retrancher, qui est inflexible en même temps qu'inintelligible, qui est consacré à ses yeux comme un dogme et dont on ne peut s'écarter sans crime. Au lieu d'examiner les lois par leurs effets, au lieu de les juger comme bonnes ou comme mauvaises, ils les considèrent par leur rapport avec ce prétendu droit naturel : c'est-à-dire qu'ils substituent au raisonnement de l'expérience toutes les chimères de leur imagination.

» N'est-ce pas mettre les armes à la main de tous les fanatiques contre tous les gouvernements? Dans l'immense variété des idées sur la loi naturelle et la loi divine, chacun ne trouvera-t-il pas quelque raison pour résister à toutes les lois humaines? Y a-t-il un seul état qui pût se maintenir un jour si chacun se croyait en conscience tenu de résister aux lois, à moins qu'elles ne fussent conformes à ses idées particulières sur la loi naturelle et la loi révélée? Quel horrible coupe-gorge entre tous les interprètes du Code de la nature et toutes les sectes religieuses! » (Jérémie Bentham, *Fausses manières de raisonner en législation.*)

« Quel est, dit aussi un auteur allemand de la fin du XVIII[e] siècle, » Moser, quel est ce droit naturel dont on parle tant? Devons-nous en » chercher les principes dans Grotius ou dans Hobbes? et quand » nous aurons découvert ces vrais principes, jusqu'à quel point

diques auxquelles nous sommes étranger, et qui, d'ailleurs, ne servent, ce nous semble, qu'à jeter des obscurités de plus dans la question. Nous tâcherons de réduire le tout, s'il nous est possible, à quelques pensées claires, déduites de la simple observation.

Sans doute, si l'on prétend qu'il existe un droit international naturel, rédigé, inscrit, je ne sais où, en code, reconnu par tous, obligatoire et inviolable pour tous, de telle sorte qu'il suffise de dire pour décider des actes ou des institutions humaines : « La loi naturelle le prescrit, la loi naturelle le défend; ceci est conforme, ceci est contraire à la loi naturelle; » nous nous écrierons avec tant d'autres : « Montrez-nous donc cette loi naturelle? Où donc est cette loi naturelle ? Et certainement il sera impossible à qui que ce soit de la produire.

C'est parce qu'on s'habitue à donner à cette loi un corps, à en faire un être pour ainsi dire physique, dont il ne reste plus qu'à invoquer l'autorité au lieu de raisonner, c'est à cause de cela qu'on tombe dans l'utopie ou dans le sophisme.

Mais ce qui est vrai, c'est que l'homme, par un effet naturel de ses facultés intellectuelles, sent et conçoit ce qui est juste ou ce qui ne l'est pas, comme il sent, comme il conçoit ce qui est beau ou laid, utile ou nuisible. Tout le monde ne sent pas, ne forme pas

» pourrons-nous nous en servir pour déterminer les questions prati-
» ques soulevées par les rapports des différentes nations entre elles? »
(*Voir* WHEATON, *Histoire des progrès du Droit des Gens*, 2ᵉ édition, tom. 1, p. 389.)

ses conceptions à ce sujet d'une manière aussi vive, aussi étendue, aussi exacte : pas plus pour le juste ou l'injuste que pour le beau ou le laid, que pour l'utile ou le nuisible. Le résultat dépend de l'organisation plus ou moins heureuse, plus ou moins puissante des facultés de chaque individu. C'est aux intelligences élevées dans le travail incessant opéré par la succession des hommes, à éclairer les intelligences moins bien douées, à rectifier les fausses conceptions, à mettre en lumière celles qui sont exactes, à les démontrer et à en propager la connaissance.

Il y a, à propos du juste ou de l'injuste, des vérités morales, comme il y a dans la nature matérielle des vérités physiques; mais elles sont à découvrir et à constater. Les avis, à la recherche de ces vérités, sont bien souvent différents ou opposés; bien des erreurs se produisent et règnent un temps plus ou moins long avant d'être reconnues erreurs. Cependant quelques vérités se dégagent de plus en plus, et finissent par obtenir l'assentiment universel.

Ainsi, à propos de ce qui est juste ou de ce qui ne l'est pas, il est quelques-unes de ces vérités sur lesquelles tout le monde est d'accord, et qui, loin d'être dépendantes d'aucune prescription humaine, doivent servir de base à ces prescriptions. Nul, par exemple, ne niera le droit de conservation et de bien-être; la nécessité morale et extérieure de ne jamais s'enrichir ni avantager au préjudice du droit d'autrui; celle de réparer le dommage causé par sa faute à autrui; ni la force obligatoire des conventions volontairement consenties entre personnes capables, pour des objets et

des causes licites. A côté de ces vérités primordiales, il en est quelques autres encore que nous pourrions citer comme acquises définitivement à la science. On s'accorde ainsi sur les sommités, sauf à se diviser et à discuter d'une manière plus hypothétique sur les détails et sur les conséquences.

Eh bien, lorsqu'on en appelle au droit naturel, on ne fait autre chose que s'en référer à ce sentiment du juste et de l'injuste; à ces conceptions que la raison humaine a en vue et auxquelles elle arrive plus ou moins exactement; à ces vérités de l'ordre moral que notre intelligence poursuit, qu'elle travaille à découvrir, et dont elle a déjà mis en évidence quelques parcelles. On ne fait autre chose qu'en appeler à un certain nombre de vérités primordiales acquises, et à d'autres sur lesquelles il y a encore, il est vrai, matière à dispute. Voilà ce qu'il était de mode d'appeler autrefois droit naturel, et ce qu'il est de mode d'appeler aujourd'hui *Philosophie du droit*.

On sent que les nations n'ayant pas au-dessus d'elles un législateur commun, elles n'ont souvent d'autre recours, pour la détermination de leurs droits respectifs, qu'en ce sentiment raisonnable du juste ou de l'injuste, qu'en ces vérités morales qui sont déjà mises en lumière, et à celles qu'il reste encore à démontrer. Voilà ce qu'on veut dire quand on dit que la loi naturelle est la première base du droit international. Voilà pourquoi il importe que les gouvernants, les diplomates, les publicistes, qui agissent, négocient ou écrivent sur de pareilles matières, aient profondément en eux-mêmes ce sentiment du juste et de l'injuste que nous venons

de définir, ainsi que la connaissance du point de certitude où l'esprit humain est parvenu dans cet ordre de vérités.

Mais les nations n'en sont pas réduites, pour la fixation de leurs droits réciproques, aux seules lumières, trop souvent incertaines, de la raison humaine. L'expérience, l'imitation des précédents accomplis, un long usage pratique, habituellement et généralement observé, introduisent entre elles ce qu'on appelle une *coutume*, qui fait règle de conduite internationale, et d'où découlent de part ou d'autre des droits positifs. La force obligatoire de la coutume est fondée sur le consentement, sur l'accord tacite des nations. Les nations en sont ainsi tacitement convenues entre elles, et elles se sont liées par cet accord tacite, puisqu'elles l'ont si longtemps et si généralement pratiqué.

L'empire de la coutume est beaucoup plus fréquent, beaucoup plus étendu dans le droit international que dans le droit privé; précisément parce que pour le droit international il n'y a pas de législateur commun qui vienne restreindre cet empire en formulant par écrit la règle de conduite.

La coutume est souvent conforme aux lumières de la raison sur ce qui est juste ou injuste, parce qu'elle émane des sociétés, ou collection d'êtres raisonnables; mais souvent aussi elle y est contraire, parce que la raison de l'homme, individuelle ou collective, est sujette à erreur; enfin elle tend, de plus en plus, à s'en rapprocher intimement, parce que la voie de l'homme, être essentiellement perfectible, est une voie de per-

fectionnement et de progrès. Ainsi, il fut un temps où la coutume était d'abandonner au pillage des habitants des côtes les débris des navires et les dépouilles des équipages naufragés; il fut un temps où la coutume générale entre nations était de tuer les prisonniers de guerre, de se les approprier comme esclaves (nous ne parlons pas de la coutume sauvage de les manger), de saccager les propriétés privées par mesure d'hostilité, de livrer les villes à tant d'heures de pillage : était-ce là du droit? Tandis qu'aujourd'hui, la coutume internationale, d'accord avec les lumières de la raison, non-seulement défend de mettre à mort les prisonniers de guerre, de les faire esclaves, de les maltraiter, mais, au contraire, ordonne de les traiter avec humanité, de leur fournir des moyens de subsistance, sauf à compter plus tard avec le gouvernement auquel ils appartiennent; prescrit de soigner les blessés ennemis à l'égal des siens propres; de ne faire aucun mal aux sujets de l'ennemi qui n'ont point les armes à la main et n'ont pas pris part aux hostilités; de respecter en pays conquis les propriétés privées des citoyens; rend inviolables en tous temps les agents diplomatiques; donne cours enfin à un grand nombre d'autres règles de même nature. Des règles semblables, sanctionnées à la fois par la coutume et par les vérités les plus incontestées de la morale internationale, sont obligatoires indépendamment de tout traité, sans qu'il soit nécessaire ou même convenable d'en stipuler ou d'en promettre expressément l'observation, à moins qu'il ne s'agisse de les imposer à des peuples qui ne s'y conforment pas. Une nation qui les enfreindrait

serait mise au ban des états civilisés. Si l'on est excusable de s'en écarter, ce ne peut être que dans les cas d'impérieuse nécessité, par voie de représailles et avec des peuples barbares qui ne suivent point le droit des gens, dans le but seulement de les contraindre, par leur propre intérêt, à abandonner des habitudes contraires. Encore est-ce là une lutte de barbarie que la guerre introduit et à laquelle on ne se résigne que difficilement.

Enfin les nations s'obligent encore entre elles par des traités publics, qui forment ainsi une troisième source de droits internationaux. Les nations, dans cette pratique, ne font que suivre en grand l'exemple des particuliers dans leurs négociations privées. A défaut de loi générale, elles s'en font une à elles-mêmes par leurs propres conventions.

Il faut remarquer que les traités, bien loin de justifier l'exclusion, qu'on en veut déduire, des vérités morales sur ce qui est juste ou injuste entre nations, ne tirent précisément leur force obligatoire que de l'une de ces vérités. C'est parce que le sentiment raisonnable du juste dit à tous qu'un accord régulier de libres volontés, entre personnes capables, sur des objets et pour des causes licites, lie entre elles les parties contractantes, c'est pour cela que les traités sont reconnus obligatoires. Ils ne puisent donc leur autorité fondamentale que dans le droit naturel, pour employer un moment ce terme dont nous avons expliqué le sens. Et c'est aussi du droit naturel que se déduit en général la notion des conditions nécessaires à la

validité des traités, et celle des conséquences légitimes de leur violation.

Une convention n'est obligatoire qu'entre les parties contractantes : c'est encore une de ces vérités morales hors de doute, que la raison conçoit, et sur laquelle, lorsqu'on la réduit à cette simple expression, tout le monde tombe d'accord. Or, il n'existe entre les nations aucune convention générale, aucun traité qu'elles aient toutes rédigé et consenti en commun. Par conséquent, les traités ne forment pas une loi générale pour toutes les nations, mais seulement une loi particulière, chacun uniquement pour les puissances et entre les puissances qui l'ont souscrit.

Toutefois, les traités séparés conclus entre une ou plusieurs puissances ont tous, dans leur essence, une ressemblance. La plupart, quand il s'agit de matières d'intérêt général, offrent, sur divers points, un certain nombre de décisions identiques ou du moins analogues. Il est en outre des traités mémorables faisant époque dans l'histoire, auxquels tous les principaux états ont successivement accédé, et qui, sur des points communs, ont servi de base à tous les traités subséquents. Ainsi la confirmation d'un grand nombre des articles des traités de Westphalie et d'Utrecht, réitérée dans la plupart des traités de paix et de commerce qui ont suivi, constitue, à l'égard des matières qui y sont réglées, une sorte de code international écrit. Appliquant à cet accord, à cette unanimité de décisions, quand ils se rencontrent, un esprit de raisonnement et de déduction, on en peut faire sortir certains principes, certaines règles, qu'on est fondé à présenter,

en fait, comme reconnues et suivies généralement par les nations, et constituant, par le mélange de l'autorité de la coutume à celle des traités, une sorte de droit international positif. Et si, dans quelques circonstances particulières, deux ou plusieurs états consentent à faire subir, entre eux, à ces principes certaines dérogations momentanées, ce pacte exceptionnel n'infirme pas la règle générale. « Un ou deux traités qui s'écartent de l'habitude, dit Bynkershoek, ne changent pas le droit des gens (1). »

Avouons cependant que cet accord des traités est bien loin de se concentrer dans tout l'ensemble des matières internationales, et que sur un grand nombre d'entre elles, celui qui s'efforce de tirer des traités divers quelque conclusion générale est souvent exposé à se perdre dans leur multiplicité et dans leur diversité.

En résumé, on voit que les trois sources du droit international sont :

1° La raison, faisant acquérir à l'homme la connaissance purement abstraite de ce qui est juste ou injuste entre nations, indépendamment de toute prescription positive;

2° La coutume;

3° Les traités publics.

Nous plaçons ici ces trois sources dans l'ordre de leur succession naturelle et de leur autorité philoso-

---

(1) « Unum forte alterumve pactum quod a consuetudine recedit, » jus gentium non mutat. » BYNKERSHOEK, *De Rebus bellicis*, cap. 10.

phique. Mais dans la pratique cet ordre doit être interverti, et procéder en sens inverse.

Il faut, dans la gestion ou dans la négociation des affaires extérieures d'un état, examiner avant tout s'il existe quelque traité public, par lequel cet état soit lié ou par lequel on soit lié avec cet état : le cas échéant, ce traité, sur les points qui y sont décidés, fait la règle première. — A défaut de traité, il faut examiner s'il existe quelque coutume générale et longtemps suivie qui forme obligation, en observant toutefois que ces deux autorités du droit positif ont prise réciproquement l'une sur l'autre : le traité peut, entre les parties contractantes, abroger la coutume; et la coutume, à son tour, peut abroger le traité, lorsqu'elle le fait tomber en désuétude. — Enfin, en troisième lieu, la raison purement abstraite du juste et de l'injuste intervient pour régler les points sur lesquels il n'existe aucune autorité positive, pour suppléer aux lacunes des traités et de la coutume, pour en démontrer, en faire ressortir les vices et en provoquer dans ce cas le changement.

L'ordre pratique est donc celui-ci :

1° Les traités publics;

2° La coutume;

3° La raison purement abstraite, sur ce qui est juste ou injuste entre nations.

Il y a là, dans le troisième terme, l'élément qui correspond au *droit international naturel*, ou à la *philosophie du droit*, suivant l'expression moderne.

Et dans les deux premiers termes, les éléments qui constituent le *droit international positif*, lequel se sub-

divise par conséquent en droit international *conventionnel* et droit international *coutumier*, selon qu'on le considère dans l'un ou dans l'autre de ces éléments.

Quelques publicistes appellent *primitif* le droit international naturel, et *secondaire* le droit international positif (1).

Finalement, outre les traités publics et les coutumes des nations, il est une autre source à laquelle on doit recourir pour compléter la connaissance du droit international. Ce sont les lois et ordonnances rendues par le gouvernement de chaque état pour régler la conduite que doivent tenir ses nationaux dans certains cas particuliers où les intérêts de ce gouvernement peuvent-se trouver en conflit avec ceux des autres nations. Le droit des gens ne dérive pas de ces ordonnances et lois; au contraire, celles-ci dérivent essentiellement du droit des gens et n'en doivent être que l'application; mais, par cela seul, il est indispensable d'en avoir la connaissance. C'est ainsi, par exemple, que les principes du droit international maritime pendant la guerre, reconnus dans les traités de commerce et de navigation, sont développés dans les ordonnances particulières de chaque puissance, prescrivant une règle de conduite aux navires munis de lettres de

(1) Hautefeuille, *Droits et devoirs des nations neutres*, tom. 1, discours préliminaire.

Selden avait écrit dans son *Mare clausum*, lib. 1, cap. 3 : « Interveniens autem jus gentium dicimus, quod non ex communi pluribus imperio, sed interveniente sive pacto, sive morum usu natum est, et jus gentium secundarium fere solet indigitari. »

marque, et sont mis en pratique dans les décisions rendues par les tribunaux institués pour juger de la validité des prises faites sur mer.

Par tout ce qui précède on voit, d'un côté, que même le praticien doit se garder de dédaigner comme inutiles, encore plus de repousser comme dangereux, les travaux des publicistes théoriciens, des intelligences éclairées, qui ont consacré leur temps à la recherche des vérités primordiales du juste et de l'injuste, et qui se sont efforcés de faire ressortir de ces vérités la règle de conduite extérieure des nations civilisées. Par l'exposition de leurs doctrines théoriques, par la discussion que ces doctrines ont eu à subir, par l'épuration qui en est résultée et qui en résulte incessamment, par la mise en lumière des points sur lesquels on a fini par tomber généralement d'accord, ces publicistes ont non-seulement fourni pour la gestion des affaires extérieures une branche du droit international qui supplée aux lacunes des autres et avertit de leurs vices, mais ils ont même contribué puissamment à la formation et à l'amélioration graduelle du droit international positif. On peut dire que cet ensemble de principes forme comme la métaphysique du droit des gens.

A la tête de ces publicistes éminents marche Grotius, dont les œuvres, qui datent de plus de deux siècles, font encore autorité. La voie ouverte par ce grand réformateur de la science des gouvernements a été suivie par plusieurs qui y ont marché sur ses traces: Puffendorf, Wolf, Burlamaqui, Vattel et d'au-

tres encore. De nos jours quelques-uns ont encore écrit à ce point de vue, parmi lesquels de Rayneval en France, et Pinheiro-Fereira, ancien ministre des affaires étrangères du Portugal. Ce dernier, dans son *Cours de droit public interne et externe*, écrit en français, et dans plusieurs autres ouvrages, n'a pas craint de heurter fréquemment de front la coutume et les pratiques du droit international en vigueur, ou les théories en crédit, pour y substituer, en bien des points, des idées radicalement opposées.

D'un autre côté, en publiant des livres de droit international positif, fondés uniquement sur l'étude réfléchie et sur la reproduction exacte des coutumes et des usages, sur les documents tirés de l'histoire des guerres, des négociations, des traités de paix, d'alliance et de commerce et autres transactions entre les puissances, d'autres écrivains ont fourni un enseignement pratique, dégagé des spéculations de la théorie. La plupart n'ont pas voulu, par là, dénier la puissance de l'élément rationnel dans le droit international; mais ils ont donné la préférence à l'élément positif, et ils l'ont fait sortir, par une déduction historique, des précédents accomplis, des usages et des traités en vigueur.

Ainsi a procédé Bynkershoek, célèbre publiciste hollandais de la première moitié du dix-huitième siècle (1). Dans tous ses écrits relatifs au droit des

(1) Voici comment s'exprime cet auteur sur la définition du droit des gens: « Quidquid autem, et quam varie, et quam anxie de jure gentium disputetur, eo semper causa recedit, ut quod ratio dictavit gentibus, quodque illæ rerum sæpe factorum collatione inter se ob-

gens, notamment dans le premier livre de ses *Questions de droit public*, intitulé *De Rebus bellicis*, livre qui est un véritable traité de droit international maritime pendant la guerre, cet auteur s'attache à présenter la série des exemples pratiques pris dans l'histoire de son époque ou peu avant, à citer les dispositions d'un grand nombre de traités publics; puis, de ces faits pratiques historiques et de ces traités, il conclut ce qui est ou non de droit des gens.

Ainsi a procédé encore Moser, publiciste allemand de la fin du XVIIIe siècle, et cette tendance pratique est celle qui domine parmi les écrivains de nos jours.

Peut-être ne jugera-t-on pas inutile de trouver ici l'indication, non pas de tous les livres théoriques ou pratiques dans lesquels le droit international se trouve exposé en son ensemble; mais du moins des principaux, le plus en renom ou les plus commodes et les plus simples à consulter (1).

---

servant, unicum jus sit eorum, qui alio jure non reguntur. Si omnes homines homines sint, id est, ratione utantur, haud fieri potest aliter, quin ratio iis quædam suadeat et imperet, quæ mutuo quasi consensu servanda sunt, et quæ deinde in usum conversa gentes inter se obligant, et sine quo jure nec bellum, nec pax, nec fœdera, nec legationes, nec commercia intelliguntur. » (*De Foro legatorum*, cap. 3.)

Et ailleurs il dit encore : « Jus gentium commune in hanc rem non aliunde licet discere, quam ea ratione et usu. Usus intelligitur ex perpetua quodammodo paciscendi edicendique consuetudine. » (*Quæstionum juris publici* liber 1, cap. 10.)

(1) Hugo Grotius (né en Hollande, à Delft, 1583, † 1645) : *De Jure belli ac pacis*, 1re édit., Parisiis, Buon, 1625, in-4°. — *Le Droit de la guerre et de la paix*, traduit en français, et annoté par J. Barbeyrac, 1re édit. Amsterdam, 1734.

— Sam. Puffendorf (1631, † 1694) : *De Jure naturæ et gentium*,

Un siècle entier nous sépare bientôt de l'époque où Vattel écrivait sur le droit des gens; au point de vue

---

1re édit., 1672. — *Le Droit de la nature et des gens*, trad. en franç., annoté et augmenté de deux discours par J. Barbeyrac, 1re édit. Bâle, 1732.

— J.-J. Burlamaqui (né à Genève, 1694, † 1750) : *Principes du Droit de la nature et des gens*, avec la suite du *Droit de la nature*, qui n'avait pas encore paru; le tout considérablement augmenté par le professeur de Félice; nouv. édit., revue, corrigée et augmentée d'une table générale et analytique des matières, par M. Dupin. Paris, 1820-21, 5 vol. in-8°.

— Emer de Vattel (1714, † 1767) : *Le Droit des gens*, ou Principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains, 1re édit., 1758. — Nouv. édit., revue et corrigée d'après les textes originaux, augmentée de quelques remarques nouvelles et d'une bibliographie choisie et systématique du droit de la nature et des gens, par M. de Hoffmanns; précédée d'un discours sur l'étude du droit de la nature et des gens, par sir J. Mackintosh, trad. en franç. par M. Royer-Collard. Paris, 1835, 2 vol. in-8°.

— P.-J. Neyron, *Principes du Droit des gens européen, conventionnel et coutumier*. Brunswick, 1783, petit in-8°.

— G.-F. de Martens, *Précis du Droit des gens moderne de l'Europe*, fondé sur les traités en usage; nouv. édit., revue et annotée par M. S. Pinheiro-Ferreira. Paris, 1831, 2 vol. in-8°.

Les notes, aussi judicieuses qu'instructives, dont M. Pinheiro-Ferreira a enrichi cet ouvrage, rendent cette édition bien préférable à celles publiées précédemment en Allemagne.

— Gérard de Rayneval, *Institutions du Droit de la nature et des gens*. Paris, 1803, in-8°.

— *Id.*, nouv. édit. (publiée par M. de Rayneval fils, mort ambassadeur de France en Espagne, en 1836). Paris, 1832, 2 vol. in-8°.

— J.-L. Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe*. Stuttgard, 1819, 2 vol. in-8°.

— M. Schmalz, *Le Droit des gens européen*, trad. de l'allemand par M. le comte Léopold de Bohm. Paris, 1823, in-8°.

— Henry Wheaton, L. L. D, resident minister from the United



théorique, son ouvrage, demeuré classique, est souvent cité. Depuis cette époque, la théorie de la science est restée à peu près la même. Mais la pratique et les règles positives du droit international se sont considérablement améliorées et fortifiées. Depuis le temps où Bynkershoek et Moser ont enseigné le droit international par les exemples de ce qui était arrivé le plus souvent dans les rapports entre les nations, et par l'exposition des usages généralement approuvés, la civilisation a progressé, et ce progrès a augmenté prodigieusement les relations d'état à état. Cette plus grande étendue de relations a fait naître des questions nouvelles dont la décision a été fixée. Des événements mémorables ont appelé le concours simultané de toutes les puissances de l'Europe, et ce concours a donné une plus forte sanction aux usages et aux conventions adoptées.

M. Wheaton, diplomate américain, qui a rempli successivement les fonctions de ministre des États-Unis près les cours de Danemark et de Berlin, et à qui la science est redevable de plusieurs ouvrages sur le droit international positif, en anglais, a publié ensuite dans notre langue, sur l'histoire des progrès du droit des gens en Europe, un livre qu'on lira avec autant d'intérêt que de fruit (1). La double qualité de

States in America to the Cour of Berlin. *Elements of international Law*. London, 1836, 2 vol. in-8°.

Une édition en français de cet excellent ouvrage a été publiée par l'auteur lui-même, sous le titre d'*Éléments du Droit international*. Leipzig-Paris, 1848.

(1) *Histoire des progrès du droit des gens en Europe*, depuis la

jurisconsulte et d'homme versé dans la pratique des affaires publiques donne à ces ouvrages un crédit pleinement justifié par le mérite de l'auteur.

---

paix de Westphalie jusqu'au congrès de Vienne, avec un précis historique du droit des gens européen avant la paix de Westphalie. Leipzig, F.-A. Brockhaus, 1841, 1 vol. in-8°. — Le même ouvrage, 2e édition. Leipzig, 1846, 2 vol. in-8°.

# CHAPITRE CINQUIÈME.

## DES TRAITÉS PUBLICS.

### SOMMAIRE.

La convention est un moyen de créer, de modifier et d'éteindre des droits. — Ce moyen n'est pas absolu et sans limite. — Conditions requises pour qu'une convention produise un pareil effet. — Elle ne lie que ceux qui y ont figuré comme parties.

Ces principes s'appliquent aux conventions entre nations comme aux conventions entre particuliers. — Toutefois avec des différences nombreuses de détail, résultant de la nature si différente des parties, et des choses objet de ces conventions.

Ce qu'on entend par *Traités publics*. — Quels états, et quels pouvoirs dans l'état, ont le droit de conclure les traités. — Ces pouvoirs ne négocient pas en personne, mais par mandataires nommés plénipotentiaires.

Vérification, échange des pouvoirs, et opérations subséquentes entre plénipotentiaires, jusqu'à la signature du traité.

Ce que c'est que la ratification. — Controverse entre les publicistes, sur le droit, pour chaque état, d'accorder ou de refuser sa ratification. — Ce droit existe, et est toujours sous-entendu, même quand il n'a pas été formellement réservé. — Échange des ratifications.

Inviolabilité des traités. — Conséquences de la violation qu'une des parties en ferait. — La lésion n'est pas un motif légitime de s'en écarter. — A moins que le traité ne concoure directement à la perte de l'état.

Le principe de l'inviolabilité des traités n'est pas absolu et sans limite. — Différences de détail, à cet égard, entre les nations et les particuliers. — Causes qui peuvent autoriser à tenir le traité pour résolu, ou du moins à négocier pour en opérer la résiliation de bon accord. — La guerre annule certains traités antérieurs relatifs à l'état de paix, sauf renouvellement de ces traités à la conclusion de la paix.

Division des traités en *traités ou conventions transitoires*, et *traités* proprement dits. — Dans quelle classe se rangent les traités d'équilibre. — Un grand nombre de traités publics sont *mixtes*. — La division

faite par quelques publicistes en traités *personnels* et traités *réels* n'est pas applicable aux traités publics.

Conventions publiques conclues par des fonctionnaires investis d'une certaine puissance, dans les nécessités de leur mission. — Armistices; cartels d'échange ou de rançon des prisonniers; capitulations et autres arrangements militaires.

Utilité de l'étude des traités publics, et des collections de ces traités. — Caractère et emploi diplomatiques de la langue française. — Nécessité de conserver ce caractère.

Le respect dû par l'homme à la foi promise est une de ces vérités morales primitives que la raison universelle conçoit, et qui, de même que les vérités primordiales de l'ordre physique ou de l'ordre mathématique, n'est pas susceptible de démonstration.

On ne fait qu'exprimer en termes plus précis un corollaire de cette vérité générale lorsqu'on dit : que la convention, c'est-à-dire l'accord, le concours de deux ou de plusieurs volontés, établit entre ceux dont les volontés ont ainsi concouru, et sur les points qui ont fait l'objet de leur accord, des nécessités de conduite, d'autant plus impérieuses qu'ils se les sont imposées eux-mêmes.

Ou, en d'autres termes, que la convention est, pour les hommes, un moyen de créer, de modifier ou d'éteindre des droits entre ceux qui ont formé cette convention.

Toutefois ce moyen n'est pas absolu et sans limite.

Il faut d'abord que l'accord, le concours des volontés existe réellement. S'il n'est que le produit d'une contrainte, de manœuvres frauduleuses ou d'erreurs substantielles, ce concours n'est qu'apparent; en réalité il n'existe pas. La partie violentée, trompée ou tombée dans une erreur substantielle, n'est véritable-

ment pas en accord, dans sa volonté, avec la volonté des autres.

Relativement aux personnes qui forment la convention, il faut que ces personnes soient intellectuellement capables d'avoir une volonté raisonnable, et qu'elles soient investies du pouvoir de disposer des droits qu'il s'agit de créer, de modifier ou d'éteindre; car si elles n'ont ni capacité ni pouvoir, leur volonté est impuissante à produire un pareil effet.

Quant aux objets de la convention, on doit observer encore que toute chose n'est pas à la disposition, à la merci des conventions humaines. Si vous voulez, par accord de volontés, disposer de votre vie, une femme de son honneur; si quelqu'un veut s'obliger à tuer, à incendier, à commettre tout autre crime, toute autre action illicite ou immorale; ou bien, si l'on prend pour objet de la convention une chose dont l'existence, un acte dont l'accomplissement sont physiquement et absolument impossibles, c'est-à-dire contre les lois mêmes de la nature physique, de pareilles conventions ne peuvent ni créer, ni modifier, ni éteindre des droits. Nul ne peut légitimement, pour de pareils objets, réclamer l'observation de la foi promise.

Enfin, si l'obligation contractée par convention ne l'a été que pour une cause qui est reconnue fausse, sans existence, ou bien qui est illicite, immorale; si, par exemple, je me suis obligé à vous payer une certaine somme uniquement en remboursement d'un prêt, ou en payement d'une dette qui est démontrée n'avoir jamais eu lieu; ou bien si une somme a été promise

pour prix d'un assassinat, d'un incendie, ou de tout autre acte illicite ou immoral, commis ou à commettre, ou encore pour obtenir qu'on s'abstienne de tels actes : il n'existe aucune force obligatoire en de pareilles conventions; il n'est pas permis ici, non plus que dans le cas précédent, de réclamer l'observation de la foi promise.

Ce sont ces règles qui se résument en ces termes : qu'il faut, pour qu'une convention produise des effets de droit, qu'il y ait : — 1° consentement véritable; — 2° capacité des parties; — 3° objet licite et possible des droits qu'il s'agit de créer; — 4° cause réelle et licite d'obligation.

A ces règles générales, joignez encore cette dernière: que les conventions ne peuvent établir, modifier ou éteindre des droits qu'entre les personnes qui, soit par elles-mêmes, soit par des représentants réguliers, y ont figuré en qualité de parties. Comment, en effet, invoquerait-on la foi promise, contre ceux qui ne l'ont pas donnée, ni autorisé personne à la donner pour eux?

Enfin, il arrive quelquefois qu'à l'égard de certaines conventions, soit en considération des personnes, soit en considération de la nature ou de l'importance des droits à créer, à modifier ou à éteindre, la loi ou la coutume ont exigé l'accomplissement de certaines formes déterminées, de telle sorte que, tant que ces formes n'ont pas été remplies, le consentement n'est pas censé définitivement donné, ou du moins la force obligatoire n'en est pas encore reconnue.

Ces observations générales, relativement aux conventions considérées comme moyens générateurs de droits, s'appliquent non-seulement aux particuliers dans leur sphère et dans leurs intérêts individuels, mais encore aux êtres collectifs et aux états, dans leurs relations les uns avec les autres.

Cependant, il est important de remarquer que l'on tomberait en erreur si l'on voulait établir une assimilation complète entre les conventions des particuliers entre eux et les conventions internationales.

Quoique les principes généraux qui les régissent soient les mêmes, les états, grandes agglomérations collectives, diffèrent trop des particuliers, simples individus, dans leur nature, dans leur mode de résolution et d'action, dans leurs intérêts et dans les choses qui font l'objet de ces intérêts, pour qu'on puisse tirer de ces règles générales les mêmes conséquences de détail et d'application à l'égard des unes qu'à l'égard des autres de ces conventions.

Ainsi, bien qu'il soit vrai des conventions internationales, comme des conventions entre particuliers, que ces conventions ne sont valables qu'autant qu'il y a eu véritable consentement : ce qui concerne la violence, les manœuvres frauduleuses ou les erreurs substantielles qui seraient de nature à vicier le consentement, prend à l'égard des nations un caractère à part, et mérite dans la pratique une détermination particulière, appropriée à la nature des nations, à leur manière de vouloir et d'agir.

Il en est de même de ce qui concerne la capacité et les pouvoirs des personnes qui forment la convention;

la manière de s'y faire représenter; les choses ou les actes qui peuvent ou qui ne peuvent pas en faire l'objet; les causes licites ou illicites susceptibles de s'y présenter; enfin les formes exigées pour que les accords soient censés définitivement arrêtés et sanctionnés.

Il y a inévitablement sur tous ces points, en ce qui concerne les conventions entre nations, des différences notables qui ne doivent pas échapper dans l'application; que les traités spéciaux de droit international peuvent s'attacher à développer, mais qu'il nous suffira, à nous, dans ces notions préliminaires, d'avoir fait entrevoir d'une manière sommaire.

On ne qualifie de *traités publics* que les pactes, accords ou conventions conclus d'état à état (1).

Ces traités se nomment ainsi, dit Klüber, parce que les parties qui les forment sont des peuples indépendants ou des états régis par le droit public.

On a vu au chapitre II que la faculté de faire des traités publics est un des droits les plus essentiels de la souveraineté extérieure; que cependant, sans que cette souveraineté soit détruite, il peut se faire qu'un état souverain, par des alliances, par des confédérations ou autres relations avec des nations étrangères, se trouve assujetti à certaines restrictions dans l'exercice de ce droit; on a vu aussi que les états dépen-

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 12, § 154. — DE MARTENS, *Précis du Droit des Gens moderne*, § 47. — KLÜBER, *Droit des Gens moderne*, § 141.

dants ou mi-souverains n'ont qu'une capacité limitée de conclure des traités.

Le corps de l'état ne pouvant agir par lui-même et étant représenté par son gouvernement, c'est ce dernier qui contracte au nom de l'état qu'il représente. La première et la plus essentielle condition de la validité d'un traité public, est donc qu'il ait été conclu par le pouvoir gouvernant, dans la limite de ses attributions.

La constitution particulière de chaque état détermine quels sont ceux des pouvoirs constituant le gouvernement auxquels appartient le droit de faire des traités au nom de l'état. — Dans les monarchies absolues ce droit réside en entier en la personne du prince régnant. — Il en est de même ordinairement dans les monarchies constitutionnelles représentatives, avec cette différence toutefois que dans ces monarchies le prince ne peut contracter en personne; aucun de ses actes ne peut être fait que sous le contre-seing d'un ministre responsable. En outre, dans certains cas, selon la nature des objets dont il est disposé par le traité, le consentement ultérieur du pouvoir législatif de la nation y est nécessaire. — Dans les républiques, ce droit est ordinairement exercé collectivement par le magistrat investi du pouvoir exécutif et par certains conseils ou assemblées auxquels l'exercice de ce pouvoir est soumis. C'est ainsi que, aux États-Unis d'Amérique, le consentement du sénat est essentiel pour rendre valable un traité conclu par le président et pour engager la foi nationale.

Les têtes couronnées qui, dans les états monarchi-

ques, et les magistrats suprêmes qui, dans les états républicains, sont investis du droit de faire des traités au nom de la nation, font rarement ces traités en personne, soit qu'ils le pussent de leur propre chef, comme dans les gouvernements absolus, soit qu'ils le pussent sous le contre-seing et la responsabilité d'un ministère responsable, comme dans les gouvernements représentatifs. Ils désignent pour les négociations et pour la rédaction des clauses d'un traité, des mandataires auxquels ils délivrent de pleins pouvoirs spéciaux, et qui, pour cette raison, sont appelés plénipotentiaires.

Avant d'entrer en négociation, les plénipotentiaires font entre eux la vérification et l'échange de leurs pleins pouvoirs ou diplômes; mais aucun d'eux n'est tenu de faire connaître les instructions particulières de son gouvernement sur ce qu'il lui est permis d'accorder ou sur la manière dont il doit conclure (1).

Ils arrêtent ensuite les clauses et la teneur du traité, le rédigent par écrit suivant les formes diplomatiques, et le signent en commun.

Un traité ne devient pas obligatoire pour un état par le fait seul de la signature de son plénipotentiaire; il faut encore, pour sa conclusion définitive et pour sa validité, que le pouvoir gouvernant l'ait confirmé en donnant sa ratification.

La nécessité de cette ratification est le plus souvent aujourd'hui expressément réservée dans les pleins pouvoirs, ou bien stipulée dans le traité même.

Plusieurs publicistes veulent que dans les cas où

(1) SCHMALZ, *Droit des Gens européen*, chap. 3, pag. 52.

cette réserve expresse n'a pas été faite, le traité souscrit par un plénipotentiaire soit valable, si celui-ci n'a pas agi hors de ses pouvoirs ostensibles. Telle est l'opinion de Klüber, qui soutient, du reste, que lorsque la nécessité de la ratification a été stipulée, cette ratification donnée par l'une des parties contractantes n'oblige point l'autre partie à donner également la sienne (1).

M. de Martens dit, au contraire, que, si l'une des deux parties offre dûment sa ratification, l'autre ne peut refuser la sienne qu'en tant que son mandataire s'est écarté des bornes de son instructiou, et par conséquent est punissable; et qu'au moins, dans la règle, il ne dépend pas du libre arbitre d'une nation de refuser sa ratification par de simples motifs de convenance (2).

Suivant Vattel, pour refuser avec honneur de ratifier ce qui a été conclu en vertu d'un plein pouvoir, il faut que le souverain ait de fortes et solides raisons, et qu'il fasse voir, en particulier, que son ministre s'est écarté de ses instructions (3).

---

(1) Klüber, *Droit des Gens*, § 142.

(2) De Martens, *Précis du Droit des Gens moderne*, § 48.

(3) « Aujourd'hui, pour éviter tout danger et toute difficulté, les » princes se réservent de ratifier ce qui a été conclu en leur nom par » leurs ministres. Le *plein pouvoir* n'est autre chose qu'une procura- » tion *cum libera*. Si cette procuration devait avoir son plein effet, » on ne saurait être trop circonspect à la donner. Mais, les princes » ne pouvant être contraints autrement que par les armes à remplir » leurs engagements, on s'est accoutumé à ne faire fond sur leurs » traités qu'autant qu'ils les ont agréés et ratifiés. Tout ce qu'a conclu » le ministre demeurant donc sans force jusqu'à la ratification du

La nécessité de la ratification pour rendre un traité obligatoire, et le droit de refuser cette ratification, qu'elle ait été ou non expressément réservée, sont soutenus par Bynkershoek, Schmalz et Pinheiro-Ferreira (1).

« Tous les traités conclus par des plénipotentiaires, » dit Schmalz, doivent, dans la règle, être ratifiés par » le souverain. Il n'y a d'exception qu'à l'égard de » ceux qui par une convention faite d'avance ont été » exemptés de cette formalité, ou de ceux qui doi- » vent être exécutés de suite, et la plupart du temps » ce n'est qu'en guerre que peut avoir lieu une né- » cessité aussi urgente. La ratification du souverain » suit ordinairement la signature, car il est rare qu'un » plénipotentiaire se hasarde à trop s'écarter de ses » instructions. On ne doit pourtant pas en tirer la » conséquence absolue que le souverain soit obligé » de ratifier, puisque si une telle obligation existait, » la ratification elle-même serait superflue.

» Plusieurs exemples ont fait voir dans tous les » temps que les souverains prétendent avoir le droit » de ne pas accorder la ratification; et quel droit en » effet paraît plus naturel? Il n'y a donc qu'une re- » nonciation expresse à ce droit, précédemment faite, » qui puisse lier un souverain aux engagements con- » tractés en son nom par son plénipotentiaire. »

---

» prince, il y a moins de dangers à lui donner un plein pouvoir. Mais » pour refuser avec honneur de ratifier... » (VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 2, ch. 12, § 156.)

(1) BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. publ.* lib. 2, cap. 7. — SCHMALZ, *Droit des Gens européen*, chap. 3, pag. 53. — PINHEIRO-FERREIRA, nº 25 de ses notes sur MARTENS.

Cette doctrine a été naguère professée en France par les hommes d'état alors à la tête des affaires, qui en ont fait l'application à propos d'un traité concernant le droit de visite en mer, traité signé à Londres par M. de Sainte-Aulaire le 20 décembre 1841.

« Un débat, disait à cette occasion à la chambre » des députés le ministre des affaires étrangères, » M. Guizot, un débat s'était élevé en Europe entre le » roi de Prusse et le roi des Pays-Bas sur la ratifica- » tion d'un traité. — On avait soutenu que la ratifi- » cation d'un traité ne pouvait être refusée que lors- » que le négociateur avait outre-passé ses pouvoirs, » et qu'on le désavouait. — J'avais repoussé cette » doctrine, quoique parfaitement désintéressé dans la » question; et en appuyant le roi des Pays-Bas, qui la » repoussait, j'avais soutenu que le droit de ratifica- » tion n'était pas une pure forme: que c'était un droit » sérieux, réel; qu'aucun traité n'était conclu et com- » plet avant d'avoir été ratifié; et que, si entre la » conclusion et la ratification il survenait des faits » graves, des faits nouveaux, évidents, qui chan- » geassent les relations des deux puissances et les cir- » constances au milieu desquelles le traité avait été » conclu, le refus de ratification était un droit. »

« Nous étions, ajoute plus loin le même ministre, » nous étions dans notre droit, quant au traité de 1841, » en refusant la ratification; rien n'était fait, rien n'était » conclu; nous étions dans notre droit abstrait aussi » bien que dans une nécessité de circonstance (1). »

(1) Voir le *Moniteur*, séance du mercredi 1er février 1843.

C'est cette dernière doctrine qui, selon nous, est le mieux fondée en raison, et qui mérite de prévaloir dans la théorie comme dans la pratique du droit international. Les publicistes qui adoptent l'opinion contraire y sont amenés parce qu'ils appliquent aux nations ce qui aurait lieu pour les particuliers dans le cas de mandat privé; mais c'est là un des points où l'assimilation du droit privé au droit public externe manque de justesse. En effet, si l'on considère combien les intérêts dont il s'agit entre nations sont graves et élevés, combien, lorsqu'il est question d'engager tout un peuple, il y aurait d'inconvénient à ce qu'un homme seul pût produire définitivement ce résultat, loin du pays et des autorités placées à la tête des affaires, dans l'ignorance des nouvelles circonstances qui peuvent être survenues et avoir modifié les situations; combien, en un mot, il y aurait de disproportion entre l'agent, qui n'est qu'un délégué individuel, et l'effet de la négociation, qui doit être de lier l'état : on concevra que les pouvoirs du plénipotentiaire ne puissent pas être entendus raisonnablement en ce sens. L'affaire est assez importante pour qu'avant que la conclusion en devienne définitive, il y soit regardé à deux fois. Le plénipotentiaire n'a donc qu'une délégation de pouvoir sous réserve de ratification. Le droit d'accorder ou de refuser cette ratification est toujours sous-entendu, même quand il n'a pas été formellement exprimé.

Les ratifications faites par les pouvoirs compétents des gouvernements respectifs des plénipotentiaires, sont échangées en forme, dans un délai fixé, et le

traité entre en vigueur du moment de sa signature, et non de celui des ratifications qui l'ont suivi, à moins que l'on ne soit convenu d'une époque déterminée.

Les traités publics valablement conclus et dûment ratifiés sont inviolables pour chacune des parties contractantes aussi longtemps qu'ils existent légitimement. Cette inviolabilité est basée, comme nous l'avons dit, sur le principe fondamental de la sainteté des engagements contractés : principe de tous les temps et de tous les lieux, applicable aux personnes morales des états aussi bien qu'aux simples particuliers.

Seulement lorsqu'il s'agit de pactes entre les états, une simple convention verbale dénuée de toute forme ne suffit pas pour produire engagement. Ces pactes doivent revêtir des formes plus solennelles, à cause de la haute importance des parties contractantes et de l'immense portée de leurs promesses.

Comme les nations souveraines ne reconnaissent entre elles, en vertu de leur souveraineté, aucun juge supérieur terrestre, aucun pouvoir coercitif au-dessus d'elles, il n'y a pas de loi positive internationale qui prononce des peines contre elles en cas d'inexécution de leurs promesses; mais la saine raison, le devoir éthique, et mieux encore le propre intérêt des états, leur commandent de garder la foi promise. Les relations internationales seraient impossibles si chaque état contractant pouvait se désister à son gré de ses engagements.

Une puissance qui refuse de remplir les obligations imposées par les traités provoque à la guerre, car après les négociations et les remontrances il n'y a plus

que les armes qui puissent vider les procès entre les nations. — L'état au détriment de qui la violation ou le refus d'exécution du traité a eu lieu, selon l'importance de cette violation, a le choix, ou de poursuivre l'exécution du traité avec réparation du préjudice que la violation commise lui a causé, ou de considérer de son côté le traité comme rompu, et de poursuivre la réparation du préjudice que cette rupture occasionne.

La lésion, c'est-à-dire l'inégalité des avantages résultant pour un état d'un traité qu'il a conclu, ne le dispense pas de l'obligation d'observer ce traité; c'est à chaque partie contractante à peser d'avance les avantages et les désavantages qui résultent pour elle du pacte à conclure.

Néanmoins, quelques publicistes font observer que lorsqu'un traité concourt directement à la perte de l'état, cet état a le droit de s'en écarter (1). C'est là un principe évident et incontestable, basé sur le droit de conservation de soi-même. Pour les êtres moraux comme pour les individus, il n'y a pas de promesse obligatoire, quand cette promesse est celle d'un suicide. Du reste, il est impossible que la nation ait été consentante à un pareil traité; et il est d'ailleurs préférable pour elle d'en appeler à la guerre, s'il est nécessaire, et de risquer de périr les armes à la main, que de marcher tranquillement à sa ruine en accomplissant des obligations qu'elle n'a pas pu légi-

(1) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 12, § 160. — De Martens, *Précis du Droit des Gens moderne*, § 52.

timement s'imposer puisqu'elles sont inconciliables avec son existence.

Le principe de l'inviolabilité des traités n'est pas tellement général qu'il enlève dans tous les cas, à chaque état contractant, la possibilité de se délier des engagements qu'il a pu prendre. Il faut même reconnaître que la nature des traités entre nations apporte ici des nuances sensibles qui doivent séparer ces traités de ceux faits entre particuliers.

En effet, les nations ont une existence indéfinie; toutes les générations à venir, sans y avoir consenti elles-mêmes, se trouvent ainsi liées par celle qui a traité; les prescriptions du traité, par le laps des années ou par les changements survenus, peuvent être devenues tellement en contradiction avec les mœurs, avec les situations respectives des puissances, avec l'état de leur industrie, de leur commerce, de leurs forces de toute nature, que, raisonnablement, ces prescriptions ne doivent plus être maintenues. Leur résiliation peut être poursuivie alors par l'état qui veut s'en délier; mais il convient d'employer d'abord la voie des négociations pour faire entendre raison à l'autre partie et opérer la résiliation de bon accord.

Dans certaines circonstances et à l'égard de certains traités, une rétractation faite de bonne foi, même en dehors de l'hypothèse que nous venons de prévoir, peut avoir lieu sans que l'état de la part duquel elle vient puisse être accusé de provoquer à la guerre et d'enfreindre le droit des gens. Mais on conçoit que ces cas sont rares et doivent être clairement définis et justifiés.

Schmalz semble dire, en général, que, quelles que soient les concessions qui ont eu lieu entre les puissances, on peut revenir sur un traité tant que celui avec lequel on l'a conclu n'a fait, en vertu de ce traité, aucune prestation, ou que, sur la foi de cette convention, il n'a pris ni négligé aucune mesure (1). Nous sommes loin d'admettre cet avis, qui n'irait à rien moins qu'à dénier la force obligatoire des promesses entre nations, et à exiger, pour que l'obligation existe, qu'il y ait eu fait accompli de la part de l'une ou de l'autre des parties. Sans dissimuler que lorsque aucun fait pareil n'a eu lieu la rétractation offre moins d'inconvénients, à notre avis, si cette rétractation n'avait pas d'autre justification, elle serait une violation de la foi promise.

Lorsqu'un traité impose des obligations continues, uniquement en vue d'atteindre un but spécial, ces obligations cessent incontestablement dès que le but proposé a été rempli. Elles cesseraient également si le but proposé était démontré radicalement et absolument impossible.

Et même, en dehors d'une telle impossibilité absolue, si les mesures prises en commun par les parties contractantes sont évidemment reconnues inutiles ou insuffisantes pour atteindre le but désiré, et si les parties ne se sont pas obligées, du reste, à prendre, au besoin, des mesures plus efficaces ou à prendre toutes celles qui seraient jugées nécessaires, on peut dire qu'elles ne sont pas tenues de persévérer dans

(1) Schmalz, *Droit des Gens européen*, chap. 3, p. 50.

l'emploi de mesures reconnues inutiles, et que la résiliation du traité peut être poursuivie à la réquisition de l'une ou de l'autre des parties, surtout si les mesures reconnues par le traité imposaient aux contractants des obligations égales, et que la cessation de ces mesures ne préjudicie à aucun d'eux.

Enfin, il y a des traités d'une telle nature, qu'une guerre subséquente entre les parties contractantes les annule de fait, excepté, bien entendu, quant aux clauses qui ont pour but de régler les principes à suivre pendant la guerre. La guerre, en effet, n'est autre chose qu'un procès que les nations s'intentent les armes à la main; pendant la durée de ce procès, les états belligérants demeurent assujettis à certaines obligations réciproques et acquièrent certains droits accidentels; mais les droits et les obligations relatifs à l'état pacifique et consentis uniquement pour cet état demeurent suspendus. Aussi, à la conclusion de la paix, a-t-on coutume de renouveler ou de confirmer expressément les traités antérieurs si l'on veut les remettre en vigueur ou éviter toute équivoque à ce sujet.

Les diverses espèces de traités au moyen desquels les états règlent entre eux leurs intérêts se divisent, au point de vue le plus général, en deux classes distinctes : en *traités* ou *conventions transitoires* et en *traités* proprement dits (1).

Les premiers sont ceux qui s'accomplissent d'un

(1) De Martens, *Précis du Droit des Gens*, § 58. — Wheaton, *Eléments du droit international*, part. 3, chap. 2, § 9, p. 242. — Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 12, §§ 153 et 192. — Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 2, chap. 8.

seul coup et qui sont exécutés de suite et une fois pour toutes, sans qu'il y soit question de règles de conduite ni de prestations ultérieures. Tels sont les traités de cession, d'échange ou de démarcation de limites de territoire; tous ceux qui constituent une servitude permanente en faveur d'un état dans le territoire d'un autre; ceux qui reconnaissent l'indépendance et la souveraineté d'un nouvel état. Les traités de cette nature une fois mis à exécution ont un caractère définitif, et les effets qui en résultent sont censés permanents et irrévocables. Toutefois, puisque l'immutabilité ne s'applique qu'aux choses divines et n'est pas l'attribut des institutions humaines, on ne peut pas prendre comme absolue et à l'abri de tout événement cette irrévocabilité des conventions qui ont pour objet des actes transitoires et uniques, et non pas des actes successifs. C'est sur de pareils traités que repose aujourd'hui en Europe ce qu'on appelle l'*Équilibre des États*.

Un règlement d'équilibre politique, en quelque pays et à quelque époque qu'on le suppose établi par l'accord exprès ou tacite de certaines puissances, ne peut pas être considéré comme rentrant dans les règles permanentes du droit international. Il y a plus : si on considère un pareil règlement comme ayant pour but de marquer à divers états des égalités ou des inégalités de fait qui ne devront plus changer, des limites de puissance d'où on ne les laissera pas sortir de peur que l'équilibre cherché se trouve rompu, il faut avouer, avec différents publicistes, qu'un pareil règlement n'est pas fondé sur les principes généraux du

droit (1). Il ne l'est que sur l'intérêt des états prépondérants. La lassitude de la guerre et le besoin de la paix ont bien pu faire une nécessité de conclure des traités qui établissent entre les nations européennes une distribution de forces et d'influence ayant pour résultat de classer les divers états en états du premier ordre et en états du second ou du troisième ordre; la politique des grandes puissances auxquelles cet ordre de choses assure la prédominance peut bien employer ses efforts à maintenir, sous le nom de *balance du pouvoir*, de *système de contre-poids*, un statu quo favorable à leurs intérêts : mais les enseignements de l'histoire sont là pour faire voir qu'un statu quo perpétuel est impossible; et la raison, pour démontrer que la nécessité de le conserver toujours ne peut être érigée en chose de droit. On ne peut vouloir faire un droit permanent de ce qui n'est qu'un fait transitoire. Un concert ou une ligue par lesquels de grandes puissances s'uniraient pour maintenir leur suprématie en s'opposant à tout accroissement légitime des autres états, ne serait pas plus fondé en justice que la prétention d'un état de s'arroger à lui seul une domination exclusive. Un pareil concert n'a d'ailleurs qu'un temps; la jalousie et la méfiance y mettent fin plus ou moins vite.

Le *droit d'intervention* dans les affaires intérieures et extérieures d'un état, qu'on ferait dériver uniquement de la nécessité de maintenir l'équilibre des puis-

(1) Klüber, *Droit des Gens moderne*, §§ 6 et 42. — Pinheiro-Ferreira, *Cours de droit public*, t. 2, art. 4, § 17.

sances, serait une atteinte aux principes généraux de l'indépendance des nations. L'exercice d'une pareille intervention doit être restreint à des cas rares et à des circonstances spéciales.

Les traités proprement dits sont ceux qui règlent spécialement, pour le présent et pour l'avenir, la manière d'agir des contractants; qui tracent, par conséquent, des règles de conduite obligeant à des prestations successives et continues. Tels sont plus particulièrement les traités d'alliance pour la paix et pour la guerre, les traités de subside, ceux de neutralité et ceux de commerce et de navigation.

C'est surtout dans les traités de cette nature, c'est-à-dire dans les traités proprement dits, qu'on peut, indépendamment des obligations qu'ils produisent entre les parties contractantes, puiser même pour les autres nations, en se fondant sur l'autorité de l'exemple et des précédents, un certain ensemble de principes de droit des gens positif, à suivre entre les états, soit pendant la paix, soit pendant la guerre. Plus ces principes auront été sanctionnés et renouvelés de fois entre les puissances, plus il y aura d'états qui les auront réciproquement adoptés : plus il deviendra difficile de les enfreindre ou de s'en écarter légitimement, et plus on pourra dire que les règles de conduite qu'ils consacrent sont entrées dans le droit des nations.

Beaucoup de traités publics, et nommément les traités de paix, sont *mixtes*, c'est-à-dire qu'ils présentent à la fois le caractère des conventions transitoires et celui des traités proprement dits.

Quelques publicistes divisent encore les traités proprement dits en *personnels* et *réels* (1). Tous les traités entre les républiques, disent-ils, sont réels; mais à l'égard de ceux dans lesquels figurent des monarchies, ils appellent personnels les traités qui ont été conclus pour des intérêts de la personne ou même de la famille du monarque contractant; ils nomment réels ceux qui ont été conclus immédiatement pour les affaires et le bien de l'état.

D'après la définition générale que nous avons donnée des traités publics, cette distinction ne peut plus être admise. Car s'il arrive quelquefois, ainsi que le dit Vattel, que les rois, en vertu du pouvoir qu'ils ont en main, font des traités relatifs à leur personne et à leur famille, de pareils accords, bien qu'ils puissent souvent toucher indirectement aux intérêts de l'état, ne peuvent engager la nation et ne doivent pas être rangés au nombre des traités publics. C'est ce que remarque fort bien Pinheiro-Ferreira, qui repousse cette distinction, en disant que des traités qui ne concernent que les intérêts personnels des souverains sont tout à fait privés, et n'entrent pas dans le domaine du droit des nations (2).

Il est des conventions publiques qui diffèrent essentiellement des traités solennels tant dans leur forme que dans leur objet, et pour la conclusion desquelles

(1) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 12, §§ 183 à 197. — De Martens, *Précis*, etc., §§ 60 et 61. — Wheaton, *Éléments de droit international*, vol. 1, part. 1, chap. 2, § 11, p. 38.

(2) Pinheiro-Ferreira, n° 30 de ses notes sur Martens.

il n'est pas besoin de pleins pouvoirs généraux ou spéciaux de la part des gouvernements. Ces conventions, plus fréquentes en temps de guerre qu'en temps de paix, sont faites par les fonctionnaires publics, qui exercent au nom de l'état une portion du pouvoir souverain, et que la nature ou les occurrences de leurs fonctions mettent dans la nécessité de traiter avec des pouvoirs subalternes des gouvernements étrangers.

Tels sont tous les accords ou arrangements faits avec l'étranger, par les amiraux ou commandants de forces navales, par les généraux en chef des armées de terre ou les commandants de corps de troupes isolés; par les gouverneurs de provinces ou des colonies, agissant en vertu de leurs attributions et dans la sphère du commandement qui leur est confié.

Au nombre de ces accords sont plus particulièrement les *armistices* ou trêves temporaires, c'est-à-dire les cessations ou suspensions d'hostilités convenues pour un court espace de temps entre des corps de troupes individuels; les *cartels* touchant l'échange ou la rançon des prisonniers de guerre; les *capitulations* par lesquelles une forteresse, une colonie, un corps de troupes, et quelquefois même un vaisseau de guerre, après un combat soutenu contre l'ennemi, se rendent conditionnellement.

En général, tous ces arrangements militaires ou autres sont obligatoires sans être assujettis à des ratifications postérieures, si ceux qui les ont conclus n'ont pas agi en dehors des limites de leurs attributions (1).

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 14, § 207. — KLÜBER,

Mais si les pactes faits par les puissances subalternes (1) contiennent des engagements qui outrepassent le pouvoir accordé à ceux qui les ont conclus en vertu de leur charge ou commission, ces pactes ne peuvent valoir qu'autant que l'état intéressé y donne sa ratification expresse ou tacite : à défaut de ratification, ils restent nuls.

La ratification tacite peut s'inférer de certains actes que le gouvernement de l'état accomplit en conformité du pacte arrêté, et qu'il ne pourrait pas faire s'il ne tenait ce pacte pour valable. Le simple silence gardé par l'une des parties ne suffit pas pour qu'on puisse présumer sa ratification tacite; mais la bonne foi exige que celui des états intéressés qui prétend refuser cette ratification notifie sa détermination à l'autre, afin de prévenir l'exécution des engagements contractés. Et si avant cette notification le pacte conclu a été exécuté en quelques-unes de ses clauses, par l'une des parties agissant de bonne foi, dans la supposition que l'agent avec lequel on a traité était dûment autorisé, cette partie est en droit d'être replacée dans la situation première, ou d'exiger une indemnité (2).

---

*Droit des Gens moderne*, §§ 276 à 277. — De Martens, *Précis du Droit des Gens*, §§ 291 et suivants. — Wheaton, *Elém. de droit international*, part. 3, chap. 2, § 3.

(1) On appelle *puissances inférieures* ou *subalternes*, dit Vattel, liv. 2, chap. 14, § 207, des personnes publiques qui exercent quelque partie de l'empire au nom et sous l'autorité du souverain.

(2) Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, liv. 2, chap. 15, § 16; liv. 3, chap. 22, §§ 1 à 3. — Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 14, §§ 209 à 212. — Wheaton, part. 3, ch. 2, § 4. — Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 2, chap. 3, p. 52.

Puisque les traités publics imposent des nécessités obligatoires ; qu'ils servent à créer, à modifier ou à éteindre des droits entre nations, la gestion ou la négociation des affaires extérieures d'un état ne peut avoir lieu sans leur secours.

Même celui qui n'est chargé que d'une mission spéciale ne peut se dispenser de recourir, pour bien remplir son office, aux traités qui se réfèrent de près ou de loin à l'objet de cette mission.

Et ce ne sont pas seulement les traités obligatoires pour l'état ou en faveur de l'état qu'on représente, qui doivent être consultés, mais ceux mêmes qui ont eu lieu entre puissances étrangères, sur les mêmes matières ou en des situations analogues, afin d'avoir des points de rapprochement, de comparaison, et des exemples utiles à suivre ou à éviter.

Quant au publiciste écrivant sur le droit international, c'est de l'étude historique, c'est de la confrontation attentive des traités qu'il fait sortir les règles qui paraissent uniformément consacrées par la pratique des états.

On voit par là combien les écrivains qui ont mis leurs soins à recueillir et à publier la série successive des traités entre les nations ont rendu un service important à la diplomatie et à la science du droit international; combien il est essentiel que l'œuvre ne soit pas discontinuée, et que de pareilles publications soient constamment tenues au courant, avec un caractère général qui s'étende à tous les états. Nous indiquerons ici les publications de cette nature les plus

utiles à consulter, au point de vue spécial de notre livre (1).

---

(1) J. DUMONT, *Corps universel diplomatique du Droit des Gens*, contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, d'échange, de protection, de garantie, etc., faits en Europe depuis le règne de Charlemagne jusqu'à présent (de 800 à 1731), avec les capitulations impériales et royales....., et en général tous les titres qui peuvent servir à fonder, établir ou justifier les droits et les intérêts des princes et états de l'Europe, etc. Amsterdam et la Haye, 1726-1731, 8e tom. in-fol.

G. F. DE MARTENS, *Recueil des principaux traités* d'alliance, de paix, de trêve, de neutralité, de commerce, etc., depuis 1761 jusqu'en 1819.

Le même, *Nouveau recueil*, avec supplément.

C. G. KOCH, *Abrégé de l'histoire des traités de paix* entre les puissances de l'Europe, depuis la paix de Westphalie, continué jusqu'au congrès de Vienne et aux traités de Paris (de 1815), par FR. SCHOELL. Paris, 1817-1818, 15 vol. in-8o.

LEWIS HERTSLET, *A complete collection of the treaties* and conventions, and reciprocal regulations, at present subsisting between Great-Britain and foreign powers (including those with the several South American governments), and of the laws, decrees and orders in council, relating to commerce and navigation, to the repression and abolition of the slave trade, and to the privileges and interests of the subjects of the high contracting parties. Compiled from authentic documents. London, 1827-1835, 4 vol. 8o.

Le comte D'HAUTERIVE et le chevalier DE CUSSY, *Recueil des traités de commerce et de navigation* de la France avec les puissances étrangères depuis la paix de Westphalie, et de ceux conclus par les puissances étrangères entre elles depuis la même époque jusqu'en 1838. Paris, 10 vol. in-8o.

CH. DE MARTENS, *Causes célèbres du Droit des Gens*. Leipzig, 1827, 2 vol. in-8o. — Idem, *Nouvelles causes célèbres du Droit des Gens*. Leipzig, 1843, 2 vol. in-8o.

Le baron CH. DE MARTENS et le baron FERD. DE CUSSY, *Recueil manuel et pratique de traités, conventions et autres actes diplomatiques*, de 1760 à 1848. 5 vol. in-8o, 1846-1849.

La diplomatie a adopté depuis longtemps, pour la rédaction des traités, un usage d'une bien grande utilité : c'est l'emploi d'une langue commune, d'une langue pour ainsi dire diplomatique, capable de maintenir à ces traités une physionomie générale, universelle, aussi propice à la gestion des affaires qu'à la science. On s'est d'abord servi de la langue latine, encore en usage aujourd'hui dans les états du pape pour tous les actes officiels. Mais depuis le règne de Louis XIV, la simplicité, la clarté et l'expansion presque cosmopolite de la langue française, que peu de personnes distinguées et surtout peu de personnes vouées aux affaires d'état ignorent, ont fait attribuer à cette langue le caractère diplomatique dont nous parlons.

Quelques esprits, par un amour-propre de nationalité bien mal entendu, paraissent vouloir susciter une tendance contraire, et introduire cet autre usage, que chaque traité soit rédigé simplement dans la langue ou dans les langues des parties contractantes, en mettant de côté toute langue commune ou diplomatique. Nous ne craignons pas de le dire : si, par d'étroites considérations ou de fâcheuses susceptibilités, un pareil usage pouvait prévaloir, la pratique et la science du droit international y perdraient considérablement; la série des traités et des précédents, au lieu de faire un corps imposant, se morcellerait, se localiserait, ou ne se présenterait plus que comme un assemblage confus de langues diverses; et le droit international, dont le caractère éminent est d'être universel, serait dépouillé d'un de ses plus puissants éléments d'unité.

Nous arrêterons ici cette exposition préliminaire. Une connaissance, au moins sommaire, de ce qui constitue les états, la souveraineté et ses attributs essentiels, le droit international et enfin les traités publics, nous a paru indispensable pour l'intelligence de ce qui va suivre. Nous pouvons aborder maintenant avec moins d'hésitation les matières qui font le sujet spécial de cet ouvrage.

# LIVRE DEUXIÈME.

## RÈGLES PERMANENTES. — ÉTAT DE PAIX.

## CHAPITRE SIXIÈME.

### DE LA MER.

SOMMAIRE.

Utilité variée de la mer. — Sous le rapport des communications de peuple à peuple, la mer est un immense bienfait de la nature.
L'utilité de la mer a été appréciée par les anciens.
Accroissement des communications internationales par la voie de mer, dans les temps modernes. — Le progrès des sciences physiques, appliqué à la navigation, permet de concevoir, pour un temps rapproché de nous, un accroissement plus grand encore.

La mer est une grande voie de communication qui relie les continents entre eux, et les îles aux continents.

Dans les plaines de l'Océan, solitudes immenses et uniformes, où, pendant des mois entiers de navigation, pas un objet s'élevant au-dessus des eaux n'apparaît au voyageur pour lui servir de guide ou de jalon; où l'œil, plongeant dans un horizon ouvert à lui de toutes parts, ne rencontre que le ciel et l'eau, le génie de l'homme a su se tracer en tous sens une route sûre.

A l'aide d'un phénomène physique, que n'avaient point apprécié les anciens, le navigateur connaît à chaque instant la direction qu'il doit suivre; par un procédé des plus simples, il mesure avec facilité le

chemin qu'il vient de parcourir. Déjà ces données sont suffisantes pour lui permettre d'accomplir avec quelque certitude de longs voyages.

Mais pour conduire avec plus de sûreté, avec une précision mathématique, ses cités et ses citadelles flottantes, il appelle à son secours la plus sublime de toutes les sciences : l'astronomie lui ouvre le grand livre du firmament. Le pilote intelligent interroge dans les cieux les planètes qui y roulent en décrivant éternellement leurs orbites, les astres lumineux par eux-mêmes qui y sont fixés. De leurs rapports, de leur situation relative, il sait déduire par des calculs précis la sienne propre au milieu de l'Océan. De nos jours, quelle que soit la distance de deux points de notre globe séparés par la mer, on arrive de l'un à l'autre avec autant de précision que si l'arc de grand cercle qui les joint tous deux était tracé d'une manière visible, et qu'on n'en eût jamais dévié.

La mer est pour les hommes d'une utilité variée; la chasse, sous le nom de pêche, y est organisée aussi bien que sur terre. On pêche en pleine mer et le long des côtes. Les produits marins sont recherchés et récoltés avec soin; parmi ces produits sont le corail, les perles, l'ambre gris, et l'ambre jaune même, que la mer détache et entraîne des roches et des falaises escarpées.

Mais c'est surtout sous le rapport des communications de peuple à peuple qu'elle est un immense bienfait de la nature; elle rend ces communications plus promptes et plus faciles. C'est la mer qui donne au commerce sa plus vivifiante extension; les peuples

séparés par la mer échangent plus abondamment et plus facilement leurs produits que ceux situés au milieu d'un même continent. La mer est une barrière plus franchissable qu'une chaîne de montagnes, que des accidents de terrain; un chemin plus facile et plus économique pour les transports que toutes les voies de terre.

Son utilité, si grande (sous le dernier point de vue), est tellement sentie, que l'homme s'ingénie dans certaines localités pour en accroître l'étendue. Depuis quelque temps la jonction des deux océans Atlantique et Pacifique à travers le continent américain est une question à l'ordre du jour soigneusement étudiée; des études ont aussi été faites sur la possibilité de faire communiquer la mer Rouge et la Méditerranée à travers l'isthme de Suez.

Ces deux grands problèmes, dont la solution aurait une si grande influence sur le commerce, sont en voie de réalisation.

La mythologie païenne, dans ses fables ingénieuses, a rendu un hommage poétique à l'utilité de la mer.

Suivant ces fables, c'est un demi-dieu qui, séparant l'Europe de l'Afrique, a ouvert à l'Océan cette entrée majestueuse dans la Méditerranée que forme le détroit de Gibraltar.

C'est que la découverte de ce passage fut, pour l'époque, un immense événement, bien digne d'être célébré par les poëtes.

Les villes commerçantes de l'Achaïe, du Péloponèse, des îles de la mer Égée et de la mer Crétoise, de la

Grèce asiatique et de la Grande-Grèce, celles du littoral de la mer Syriaque et de l'Égypte, purent dès lors expédier leurs vaisseaux dans des régions jusque-là inexplorées.

Les Phéniciens, chez lesquels brillaient Sidon et Tyr, Tyr, cette cité fameuse dont le prophète Ézéchiel, dans le chapitre XXVII de son livre, dépeint si magnifiquement le grand commerce et la puissance sur la mer : les Phéniciens franchirent les premiers le *Fretum herculeum*, et vinrent mouiller leurs flottes à l'île *Tartessus*, vers l'embouchure du fleuve *Bœtis*, aujourd'hui le Guadalquivir. Plus tard, doublant le *Sacrum Promontorium* de Ptolémée, maintenant le cap Saint-Vincent, ils visitèrent les ports de la Lusitanie, de la Galice et des Asturies. Ils retournaient de là dans leur patrie, chargés d'or et d'argent. Suivant Diodore de Sicile, « lorsque la charge de leurs vaisseaux était » complète, et qu'il restait cependant encore de l'ar- » gent sur le marché, ils coupaient les plombs atta- » chés aux ancres, et y substituaient des lingots d'ar- » gent pour remplir le même office (1). »

Strabon fait le même récit. Aristote prétend qu'aux environs du fleuve Bœtis, ils trouvèrent l'argent en si grande abondance, qu'ils l'employèrent à faire leurs ancres.

Que de villes célèbres doivent leur origine aux peuples marins et commerçants de l'antiquité : Marseille, fille des Phocéens, Cadix, colonie de Tyr, et

(1) DIODORE DE SICILE, traduit du grec par M. A. F. Miot, t. 2, l. 5, § 35.

tant d'autres florissantes encore de nos jours! L'on sait, dit Volney (1), que Tyr étendait sa navigation jusque dans l'Océan, et la portait au nord par delà l'Angleterre, et au sud par delà les Canaries.

Ainsi, dès les temps les plus reculés, la mer fut le lien commun des peuples; ce fut par la voie de mer que les nations policées importèrent leur civilisation chez d'autres nations barbares.

Dans les temps modernes, et surtout depuis le siècle dernier, on pouvait croire que les communications entre les peuples par la voie de mer avaient atteint leur maximum de développement. L'Océan entier exploré dans tous les sens, l'accroissement prodigieux du commerce maritime, la formation, dans le nouveau monde, de nouveaux états entrés dans la grande famille des nations, aux premiers rangs de laquelle brille l'un d'eux, qui couvre les mers de son pavillon étoilé, tout fortifiait cette croyance.

Mais voilà que, depuis quelques années, un nouveau moteur appliqué à la navigation tend à opérer dans cet art une révolution complète.

L'impulsion du vent sur les voiles diversement orientées n'est plus l'unique puissance utilisée pour mouvoir les grands navires. Ce nouveau moteur leur imprime une vitesse inespérée.

D'abord timide et circonspect, comme dans l'enfance de tout art, le navigateur n'ose l'employer que dans les fleuves et les canaux; à la mer, que le long des côtes.

---

(1) *Voyage en Syrie et en Egypte*, t. 2, p. 105.

Mais bientôt des progrès ont lieu, dont on niait la possibilité : de nombreux et puissants navires à vapeur sillonnent les mers. Avec eux, des traversées autrefois longues sont réduites à quelques jours; ils triomphent des brises et des courants contraires; ils sont comme les courriers des nations, et en moins de temps qu'il n'en fallait il y a à peine deux siècles pour aller de Paris à Madrid, ils transportent d'un bout à l'autre de la Méditerranée et des côtes de l'ancien monde aux côtes du nouveau, les marchandises, les voyageurs, les transactions écrites des états, et la correspondance privée des citoyens.

Et ces progrès gigantesques de la navigation seront encore dépassés. Sans parler des perfectionnements apportés chaque jour dans le mécanisme des appareils destinés à recueillir et à transmettre la force de la vapeur, perfectionnements d'où résulte un plus grand effet utile, l'état actuel de la science physique permet d'espérer, pour un temps rapproché de nous, l'application pratique de découvertes nouvelles. L'électricité et le magnétisme, les gaz produits par les procédés chimiques, l'air atmosphérique lui-même qui nous environne, fourniront sans doute des agents aussi puissants et moins dispendieux; mais quelles que soient à ce sujet les probabilités de l'avenir, on peut dire dès à présent qu'il n'y a plus de distance sur mer.

# CHAPITRE SEPTIÈME.

## DE LA LIBERTÉ DE LA PLEINE MER (1).

SOMMAIRE.

**La mer n'est pas susceptible d'être la propriété de qui que ce soit. — Elle ne peut pas non plus être soumise à l'empire d'une nation. — Distinction importante entre la propriété (ou le domaine) et l'empire.**

**La plupart des raisons données par les anciens publicistes et jurisconsultes pour démontrer que la mer n'est pas susceptible de propriété sont inutiles, peu décisives et sujettes à controverse. — Il n'y a que deux raisons décisives sans réplique : l'une physique, matérielle; l'autre morale, purement rationnelle. — L'impossibilité de la propriété des mers résulte de la nature de cet élément, qui ne peut être possédé, et qui sert essentiellement aux communications des hommes.**

**La question de l'empire des mers est résolue par d'autres principes. —**

(1) Voir sur cette matière :

Grotius, *Mare liberum* (1609), et dans son traité *De jure pacis et belli* (1625), liv. 2, ch. 2, § 3.

J. Selden, *Mare clausum* (1635).

Puffendorf, *De jure naturæ et gentium* (1672), liv. 4, ch. 5, § 5 et suivants.

Bynkershoek, *De dominio maris dissertatio*, dans ses *Opera minora* (1730).

Burlamaqui, *Principes du Droit naturel et politique* (1747), t. 3, chap. 8. Nouv. édit., revue et augmentée par M. Dupin aîné, 1820-1821.

Vattel, *Le Droit des Gens* (1758), liv. 1, ch. 23.

Neyron, *Principes du Droit des Gens européen, conventionnel et coutumier* (1783), ch. 9, art. 4.

Asuni, *Droit maritime de l'Europe*, traduit de l'italien. Paris, 1797, 2 vol. in-8°, 1re part., ch. 1.

Bertrand Barrère, *De la liberté des mers*. Paris, 1798, 3 vol. in-8°.

Gérard de Rayneval, *Institutions du Droit de la nature et des gens* (1803), ch. 9, liv. 2. — *De la liberté des mers*. Paris, 1811, 2 vol. in-8°.

**L'impossibilité de l'empire des mers résulte de l'égalité de droits et de l'indépendance réciproque des nations.**
**Ces propositions ne sont vraies d'une manière absolue que pour la pleine mer.**
**Quelques nations ont prétendu s'arroger sur certaines parties de la pleine mer un droit de propriété ou un droit d'empire. — Une suprématie exclusive exercée par une nation sur la pleine mer est désormais impossible.**
**Analyse du *Mare liberum* de Grotius. — Analyse du *Mare clausum* de Selden. — Les théories de Selden adoptées jadis par les Anglais.**
**Les discussions sur la propriété et sur l'empire des mers sont reléguées aujourd'hui dans le pur domaine de l'histoire.**
**Conclusion de ce chapitre.**

La mer, dont nous venons de décrire l'utilité, d'une manière bien insuffisante sans doute, est-elle susceptible, par sa nature, d'être la propriété de qui que ce soit, homme ou nation?

Et s'il n'est pas même possible de poser la question en ce qui concerne la propriété privée, en est-il du moins autrement quant à la propriété des nations?

La propriété, c'est-à-dire le droit le plus étendu, le plus absolu que l'homme puisse avoir sur une chose; le droit qui fait la chose sienne, qui la confond pour ainsi dire avec lui; en un mot, qui la lui rend *propre*, et qui, pour résultat, lui donne la faculté d'en user,

---

DUPIN, *Dissertation sur le domaine des mers et la contrebande* (1841).

DE MARTENS, *Précis du Droit des Gens moderne de l'Europe* (1821), liv. 2, ch. 1er.

SCHMALZ, *Le Droit des Gens européen*, traduit de l'allemand. Paris, 1823, in-8°, liv. 4, ch. 1er.

KLÜBER, *Droit des Gens moderne de l'Europe*. Paris, 1828, in-8°, §§ 130 à 133, tit. 2, sect. 1re, ch. 1er.

HAUTEFEUILLE, *Droits et devoirs des nations neutres*. Paris, 1848, tom. 1er, tit. 1er, p. 173 à 252.

d'en percevoir les fruits, d'en retirer tous les profits quelconques et d'en disposer à son gré à l'exclusion de tous!

A défaut d'un pareil droit, la mer, si elle ne peut en être l'objet, peut-elle du moins être soumise à l'empire d'une nation?

A l'empire, c'est-à-dire à une sorte de souveraineté, à une domination, à une suprématie qui donnerait au peuple qui en jouirait la faculté d'exercer sur la mer, à l'encontre des autres navigateurs, comme sur un espace soumis à son gouvernement, des droits de règlement, de péage, de police, d'inspection, de visite, d'arrestation, de saisie et de juridiction?

A ces deux questions, si l'on met à part les ports, les rades, la mer le long des côtes et les mers enfermées dans l'intérieur des terres, si l'on ne considère que la pleine mer, il est une réponse universelle, de raisonnement naturel, spontané : « La mer n'est sus» ceptible ni de l'un ni de l'autre de ces droits. »

C'est surtout par les marins que cette vérité est profondément sentie; ils la comprennent par instinct, par intuition.

Lorsque les débouquements sont franchis, lorsque, ayant atteint la haute mer, les côtes ne se montrent plus que sous des formes fantastiques et confuses, qu'un œil exercé sait cependant reconnaître, un sentiment généreux d'indépendance s'empare du marin et l'exalte.

Lorsqu'il est, suivant son expression, *dans les eaux bleues*, l'atmosphère qui l'entoure est une atmosphère de liberté.

« La mer est grande, dit-il, il y a place pour tous! »

Et, en effet, son œil, scrutant l'horizon, n'aperçoit devant lui qu'une route libre ; sur cette route immense, sur ce chemin qui, suivant l'expression d'un auteur anglais moderne, est toujours en mouvement et se répare de lui-même (1), quelle est la puissance étrangère qui pourrait lui dicter des lois? Ces lois seraient celles de la force; il y répondrait par la force; ou si la force l'obligeait de céder, il en appellerait à son souverain.

Les lois du marin, quant au régime intérieur de son vaisseau, sont celles de la patrie, qu'il transporte avec lui en ses navigations. Dans ses rapports avec les étrangers, ce sont les conventions et les traités consentis par sa nation qui doivent régler sa conduite. A défaut de ces traités, ce sont les principes du droit international universel, principes qui obligent également tous les états.

Si la liberté de la pleine mer est une vérité qui se sent et qui se comprend d'elle-même, un raisonnement simple et rigoureux ne manque pas non plus pour la démontrer.

On a écrit à ce sujet bien des volumes de controverse, tandis que la solution gît, selon nous, en quelques mots.

Il est important, d'abord, de ne pas confondre, dans le problème, deux parties distinctes : la question de la

(1) Jérémie BENTHAM, *Vue générale d'un corps complet de législation*, ch. 1, plan du Code maritime.

propriété, et celle de l'empire des mers. Bien que se liant à un même tout, ces deux questions se décident par des principes divers. La confusion qu'on en a faite n'a pu que produire de l'obscurité.

Il est important, en second lieu, de bien sentir la portée de ces deux droits différents : la propriété, l'empire; de ne pas rester dans le vague de leur dénomination, mais d'en bien mesurer les conséquences diverses; de comprendre tout ce qu'on accorderait à une nation si on pouvait lui reconnaître, en tout ou en partie, l'un ou l'autre de ces droits sur la pleine mer. Voilà pourquoi nous avons commencé par en définir brièvement les effets; c'est dans les termes de ces effets que la question doit être posée et résolue.

Cela étant, quant à ce qui regarde d'abord la propriété des mers, nous croyons qu'il faut se garder de suivre les publicistes et les jurisconsultes dans le dédale d'une multitude de petites raisons équivoques ou peu décisives, sujettes par conséquent à controverse, et bonnes seulement à alimenter le débat.

Ce sont, il faut le dire, des raisons ou des considérations semblables, invoquées dans l'un ou dans l'autre sens, qui ont permis d'écrire tant de pages sur cette question : les mers sont-elles susceptibles, par leur nature, d'être, en tout ou en partie, la propriété d'une nation?

Ainsi, quand Grotius, pour soutenir la négative, se fonde sur ce que la mer est indéfinie, et que les choses indéfinies ne peuvent être l'objet de la propriété, — Selden répond, avec raison, que la mer n'est pas indéfinie; que s'il est vrai qu'elle marque la fin des terres,

on peut dire tout aussi bien que les terres marquent la fin de la mer, et qu'ainsi elles se servent réciproquement l'une à l'autre de bornes.

Quand Grotius invoque l'impossibilité de tracer sur la mer des limites, des frontières, des lignes de séparation, — Selden peut répondre encore qu'il n'est pas nécessaire, pour l'existence de la propriété, que les limites qui en marquent l'étendue soient tracées matériellement; qu'on peut, à l'égard de la mer, en fixer de précises et parfaitement reconnaissables pour la science nautique, soit à l'aide des lignes d'un cap à l'autre, soit à l'aide des méridiens et des parallèles.

S'appuiera-t-on sur l'impossibilité d'établir en mer aucune espèce de culture? — On pourra, en supposant qu'on veuille bien ne pas contester cette proposition, on pourra répondre que la culture n'est, en aucune manière, une condition indispensable de la propriété; qu'il est parfaitement libre au propriétaire de se borner à recueillir les produits spontanés de sa chose, ou les autres avantages qu'elle peut lui procurer.

Enfin, invoquera-t-on l'usage innocent et inépuisable de la mer, c'est-à-dire donnera-t-on pour raison, que la mer est si vaste et si féconde, que tous les peuples peuvent en user à la fois sans se nuire les uns aux autres, et que nul d'entre eux, par conséquent, n'a intérêt à restreindre la jouissance des autres? — Ce point sera encore sujet à débat; car si on admet l'innocence de l'usage quant à la navigation, les pêcheurs de perles, de corail, même ceux des grandes pêches de la baleine, pourront fournir des arguments pour la contester sous d'autres rapports.

Toutes ces raisons, et plusieurs autres encore que nous passons sous silence, ont d'ailleurs le défaut commun de n'être pas concluantes quant à ce qui concerne le droit de propriété. Admît-on pour vraies ou pour fausses les assertions sur lesquelles elles se basent, il n'en résulterait rien de décisif pour ou contre l'existence de ce droit. Ce ne sont que des considérations susceptibles de frapper plus ou moins les esprits, reconnues par les uns, déniées par les autres, et qu'il faut, par conséquent, laisser de côté.

Mais toute la question est tranchée par deux raisons décisives, sans réplique : l'une, physique, matérielle, qui vient la première et suffirait à elle seule; l'autre, morale, purement rationnelle, qui, quoiqu'elle ne soit pas aussi matériellement saisissable, n'en est pas moins concluante.

Les choses qui ne sont encore à personne ne peuvent sortir de cette condition, et passer dans la propriété des hommes que par un seul moyen, la possession. Pour que la mer pût devenir la propriété d'une nation, il faudrait que cette nation pût en prendre et en conserver la possession.

Bien que les jurisconsultes aient beaucoup discuté sur les conditions et sur la nature de la possession, et que nous ne nous piquions guère d'être au courant de leurs discussions, cependant les idées sur ce point se sont singulièrement éclaircies dans ces derniers temps, parce qu'elles se sont éloignées de l'esprit de subtilité, et rapprochées de la simple vérité des choses.

« Toutes les définitions de la possession, quelque

» différentes qu'elles soient par l'expression et par » l'idée, ont au fond quelque chose d'entière- » ment général, » dit un illustre écrivain allemand, qui fait autorité en cette matière, M. de Savigny, ex-ministre de la justice en Prusse. « Chacun en- » tend par possession d'une chose un état qui per- » met non-seulement d'exercer physiquement sur la » chose une action personnelle, mais encore d'en » éloigner toute action étrangère. C'est ainsi que le » batelier possède sa barque, mais non pas l'eau sur » laquelle il glisse, quoique l'une et l'autre servent à » son but (1). »

La possession n'est rien autre que le fait d'avoir une chose en sa puissance, en son pouvoir, d'une manière permanente, et avec l'intention de se l'approprier.

Le fait sans l'intention ne suffirait pas pour constituer cette possession, encore moins l'intention sans le fait. Il faut l'un et l'autre réunis.

Le pouvoir dont il s'agit ne réside pas indispensablement dans un contact corporel du possesseur avec la chose possédée; les divers mots d'*occupation,* d'*appréhension,* de *détention,* employés par les publicistes, sont défectueux, si on les prend comme réveillant forcément l'idée d'un pareil contact. Mais ce pouvoir, ce fait de possession, consiste essentiellement en deux points; d'une part, la possibilité physique, immédiate, actuelle, d'agir à chaque instant et à sa volonté

(1) M. DE SAVIGNY, *Traité de la possession*, § 1.

sur la chose; d'autre part, la possibilité d'en tenir à son gré toute action étrangère éloignée.

En un mot, pour emprunter encore les expressions de l'écrivain que j'ai déjà cité : « Toute possession » d'une chose repose sur la conscience et sur le fait » d'un pouvoir presque illimité (1). »

Eh bien, il suffit de se le demander : la mer peut-elle être soumise à un pareil pouvoir? Une nation quelconque peut-elle avoir la mer en sa puissance, en sa possession? Décuplez, centuplez toutes les flottes du monde réunies, mettront-elles la mer à la discrétion d'un peuple? Les sophistes feront-ils par leurs raisonnements que Xerxès devienne maître de la mer en la chargeant de chaînes ou en la faisant battre de verges sur un petit coin de l'Hellespont?

On peut donc le dire avec assurance, la mer n'est pas susceptible de tomber dans la propriété des hommes, parce que la mer ne peut pas être possédée.

Telle est la raison matérielle et sans réplique qu'il faut donner dès l'abord.

Mais la mer fût-elle physiquement susceptible de possession, et par suite de propriété, une raison d'une autre nature viendrait encore mettre à cette propriété un obstacle insurmontable.

De même que l'air est indispensable à la vie matérielle de l'humanité, de même les mers sont un élément nécessaire au développement complet de sa destinée morale. L'association, la communication des uns aux autres, est une loi de la nature humaine, aussi

(1) M. de Savigny, ouvrage déjà cité, § 18.

essentielle dans l'ordre moral que la respiration peut l'être dans l'ordre physique. Qui pourrait avoir pour droit de mettre son véto à l'accomplissement de cette loi divine? Quel est donc le peuple qui, en eût-il la possibilité physique, aurait le droit de prendre comme sa propriété exclusive l'élément jeté partout, autour des terres, pour unir de tous les points du monde les hommes et les nations?

Il reste donc démontré que la mer ne peut être la propriété d'aucune nation; et comme ce qui a été dit de la propriété pleine et entière s'applique également à ses fractionnements quelconques, par exemple au droit d'user, de recueillir les fruits, de prendre les produits, il reste démontré qu'aucune nation ne peut avoir exclusivement ces droits partiels de propriété; que l'usage de la mer reste éternellement ouvert et commun à tous; qu'elle est, pour ainsi dire, le patrimoine de toute l'humanité, patrimoine par indivis, et à l'égard duquel l'indivision ne peut cesser.

Quant à la question de l'empire des mers, c'est-à-dire d'une sorte de droit de souveraineté, de tribut, de police ou de juridiction, exercé en pleine mer par un peuple à l'encontre des autres, elle trouve une solution non moins nette dans d'autres principes.

Une fois établi et reconnu que la mer ne peut être la propriété d'aucune nation, qu'elle est ouverte et commune à l'usage de tous, sans pouvoir appartenir à personne, comment un peuple pourrait-il avoir le droit d'y exercer un empire quelconque sur les autres navigateurs? Il faudrait donc que ce peuple se pré-

tendît personnellement le supérieur, le souverain des autres; mais toutes les nations sont égales, sinon en forces, du moins en droits; toutes sont indépendantes les unes à l'égard des autres. L'empire des mers ne peut donc exister au profit de qui que ce soit, pas plus que le droit de propriété.

En deux mots :

L'impossibilité de la propriété des mers résulte de la nature physique de cet élément, qui ne peut être possédé, et qui sert essentiellement aux communications des hommes;

Et l'impossibilité de l'empire des mers résulte de l'égalité de droits et de l'indépendance réciproque des nations.

Mais toutes ces propositions ne sont vraies d'une manière absolue que pour la pleine mer. Il est des parties exceptionnelles de la mer où les obstacles décisifs que nous venons d'indiquer à l'existence de la propriété ou d'un empire quelconque cessent plus ou moins de se présenter; où, par conséquent, l'un ou l'autre de ces droits peut se rencontrer et être reconnu par les nations. Tels sont les ports, les rades, les mers enclavées ou intérieures, même la mer à peu de distance le long des côtes : exceptions diverses qui, en cette qualité, auront besoin d'être traitées dans un chapitre spécial.

Si, de ces vérités fondées sur la pure raison et constituant le droit international universel, nous passons à l'histoire, nous y rencontrerons, sans remonter à une époque très-reculée, plus d'un exemple de na-

tions qui ont prétendu s'arroger, sur certaines parties de la pleine mer, tantôt une sorte de droit de propriété ou un domaine, tantôt une juridiction exclusive.

Dans le XVIe siècle et au commencement du XVIIe, les Portugais prétendaient interdire aux autres peuples la navigation dans les mers de Guinée et aux Indes orientales (1). Sous Charles Ier, sous Cromwell et sous Charles II, les Anglais revendiquaient le domaine, c'est-à-dire la propriété, de toutes les mers qui baignent les côtes de la Grande-Bretagne, jusqu'aux côtes des états voisins; sous les premiers rois de la dynastie de Hanovre, ils changèrent le mot de domaine pour celui de souveraineté.

Les Hollandais, oubliant qu'ils avaient été les défenseurs de la liberté des mers, ont voulu interdire aux Espagnols allant aux Philippines la route par le cap de Bonne-Espérance.

L'Espagne a cru autrefois être en droit d'exclure toutes les autres nations de la mer Pacifique.

Ces prétentions ridicules, que tous les peuples ont toujours repoussées, ont été la cause de guerres sanglantes. Si l'équité et la raison naturelle en démontrent l'absurdité, jamais non plus aucun traité de navigation ou de commerce ne les a sanctionnées. Le

---

(1) « Assi natural como estrangeiro, ditas partes, terras, mares, » de Guinea et Indias, et qualsquer outras terras et mares et lu- » gares de nossa conquista, tratar, resgatar, nem guerrear, sem » nossa licença et autoritade sob pena que fazendo o contrario moura » por ello morte natural et por esso mesmo feito percapera nos, to- » dos seus beens moveis et de rays. » (Ordonn. des rois de Portugal, liv. 5, tit. 112.)

temps a d'ailleurs fait justice des vaines théories sur lesquelles elles étaient assises.

Quant à l'empire des mers, si par ce mot empire on entend le pouvoir d'y exercer une sorte de commandement, d'y entraver, d'y gêner, d'y vexer les bâtiments par des visites et des saisies, par des arrestations arbitraires, sans avoir égard aux lois internationales, il faut convenir que ce pouvoir a été quelquefois exercé de fait. L'histoire des dernières guerres ne nous montre que trop les efforts d'une nation puissante par sa marine, pour faire prévaloir sur la mer les plus étranges principes, soit à l'égard des neutres, soit à l'égard des ennemis. Mais cette conduite n'a jamais lieu en vertu d'un droit; elle ne constitue qu'un abus coupable de la force, et cet abus n'a qu'un temps.

Nous pensons qu'il est désormais impossible; trop de solidarité existe aujourd'hui entre les nations, trop de liens les unissent, leurs intérêts sont trop semblables pour qu'il puisse se renouveler. En cas de guerre maritime, on verrait certainement les états neutres se liguer ensemble pour faire respecter leurs droits. Nous en avons une preuve récente : en 1840, lorsque la paix paraissait devoir cesser entre quatre grandes puissances de l'Europe, les autres nations, dans la possibilité d'une collision, avaient déjà commencé à s'entendre à cet égard sur les mesures à prendre en commun (1).

La France, malgré sa puissance navale, a de tout

(1) Voir les journaux politiques de l'époque.

temps marché à la tête des nations qui ont soutenu la liberté des mers. Nous voyons Henri IV, après la paix de Vervins, en 1598, refuser à la reine Élisabeth d'Angleterre la permission de faire visiter les bâtiments français allant en Espagne, « parce que, disait-il, cela donnerait occasion au brigandage; » nous voyons Louis XIV ne voulant pas permettre que la Manche s'appelât *Canal britannique;* Louis XVI, en 1780, donnant son adhésion aux principes de la *neutralité armée,* tandis que l'Angleterre y refusait obstinément la sienne; nous voyons la République française faisant inscrire sur les pavillons de ses vaisseaux et sur tous les drapeaux de l'armée dite d'Angleterre, ces paroles remarquables : « Liberté des mers, paix » au monde, égalité de droits pour toutes les na- » tions (1). »

Tous les auteurs qui ont écrit sur le droit naturel et sur le droit international ont parlé de la mer : presque tous en proclament la liberté et la communauté. Ce sont les écrivains anglais qui, pour la plupart, nient ces principes, ou ne les admettent qu'en multipliant les restrictions. Au nombre des publicistes français qui les ont le mieux soutenus, il faut placer en première ligne, de nos jours, M. de Rayneval, dans ses *Institutions du droit de la nature et des gens,* et dans son livre spécial intitulé : « *De la liberté des mers.* » — Parmi les ouvrages plus anciens, il en est deux, le *Mare liberum* de Grotius, et la réponse qu'y fit

(1) AZUNI, *Droit maritime*, t. 1er, art. 5, § 33, p. 198.

Selden dans son *Mare clausum*, qui méritent une attention particulière.

Le titre de ces deux ouvrages, qui ont ouvert la discussion sur cette matière, est dans toutes les bouches du moment qu'on parle de la liberté des mers. Mais le contenu en est bien moins généralement connu qu'on ne pourrait le supposer; cela est si vrai que beaucoup de personnes, d'ailleurs fort instruites, donnent le *Mare liberum* comme une réfutation du *Mare clausum*, faite après ce dernier; anachronisme qui prouve que ces écrivains n'ont pas eu sous les yeux les livres qu'ils citent.

Le *Mare liberum* et le *Mare clausum* sont écrits dans la langue scientifique du temps, le latin. Le dernier n'a jamais, que nous sachions, été traduit chez nous; les volumes de ces deux ouvrages sont devenus rares, et, tandis que l'habitude est restée de les invoquer, ceux qui désireraient les connaître ne les trouvent pas facilement sous la main. Ces circonstances réunies, le caractère curieux de ces deux livres, plutôt que leur valeur réelle dans les temps actuels, enfin l'autorité des deux noms qu'ils portent, nous déterminent à en donner ici une analyse qui complétera les notions nécessaires au sujet de la liberté des mers (1).

---

(1) En 1845, M. A. Guichon de Grandpont, officier supérieur du corps du commissariat de la marine, a donné du *Mare liberum* une traduction complète, élégante et correcte, qui a été insérée dans les *Annales maritimes et coloniales* de la même année.

Il existe une analyse de ces deux ouvrages sous ce titre : *La mer libre, la mer fermée*, ou exposition et analyse des traités de Grotius et de Selden, par J. F. Champagne. Paris, 1803, brochure in 8°, et



### *Analyse du* MARE LIBERUM *de Grotius* (1).

Le *Mare liberum* parut en 1609. Le but principal de ce livre était de démontrer l'iniquité des prétentions des Portugais, qui, fiers d'avoir les premiers retrouvé la route par le cap de Bonne-Espérance, voulaient exclure les autres nations des mers de la côte d'Afrique et de la mer des Indes.

Grotius commence par poser ce principe, que : « Suivant le droit des gens, la navigation est libre à » tous et partout (2). » Il prend ses raisons dans la nécessité pour les peuples de communiquer entre eux et dans la nature de la mer; il cite l'opinion de jurisconsultes éminents, conforme à la sienne, et, selon la mode de son époque, il s'appuie sur l'histoire des temps anciens, Hébreux, Grecs et Romains; il invoque l'autorité de Cicéron et de Sénèque.

Grotius n'admet pas même qu'une nation ait le droit d'empêcher les nations étrangères d'aborder dans ses états pour y faire le commerce; d'où la conclusion que, quand bien même les Portugais seraient les maîtres des régions où se rendent les Hollandais,

---

une autre aussi dans le livre de M. DE RAYNEVAL sur la liberté des mers. — Nous donnons la nôtre fidèlement, en suivant dans leur ordre même le *Mare liberum* et le *Mare clausum*, de manière à en représenter au lecteur l'ensemble et la physionomie particulière.

(1) Hugonis GROTII *Mare liberum*, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia, dissertatio. — GROTIUS, né à Delft le 10 avril 1583, mort à Rostock le 29 août 1645.

(2) « Jure gentium quibusvis ad quosvis liberam esse navigationem. » (Chap. 1.)

ils feraient néanmoins injure à ces derniers en leur en interdisant l'abord et le commerce (1).

Les Portugais n'ont aucun droit de domaine sur les Indes, à titre de découverte.

Ils ne les ont pas découvertes, car elles furent célèbres dans les siècles passés. Les Romains nous ont transmis une description exacte de la plus grande partie de la *Taprobane* (Ceylan). Celle-ci et d'autres îles furent connues avant les Portugais, non-seulement par les Perses et les Arabes, mais encore par les Européens, principalement par les Vénitiens.

La découverte ne peut donner aucun droit, si ce n'est sur les choses qui n'appartenaient auparavant à personne, et les Indiens, quoique en partie idolâtres et en partie mahométans, ne peuvent être dépossédés (2).

Dans les chapitres 3, 6 et 10, Grotius examine le droit exclusif que les Portugais prétendaient avoir en vertu de la donation du pape Alexandre VI.

Auteur protestant, il n'a pas de peine à réduire ce droit à néant, et d'ailleurs les raisons qu'il donne sont les mêmes qu'aurait pu donner, même à cette époque, tout bon catholique gallican se référant aux libertés de son église.

Le chapitre 5, le plus étendu de tous, traite de la liberté des mers en général. Il définit les choses qui

(1) « Sequitur ex sententia Lusitanos, etiamsi domini essent earum regionum ad quos Batavi proficiscuntur, injuriam tamen facturos si aditum Batavis et mercatum præcluderent. » (Chap. 1.)

(2) « Quid quod ne reperisse quidem Indiam ullo modo dici possunt Lusitani, quæ tot a sæculis fuerat celeberrima. » (Chap. 2.)

doivent être communes à tous, et celles qui sont susceptibles de domaine particulier. Parmi celles qui ne peuvent être la propriété de personne, et en première ligne, se trouve l'air, pour deux raisons : parce qu'il ne peut être occupé, et parce qu'il se prête à l'usage de tous; par les mêmes motifs, la mer doit être commune (1).

Il faut faire une distinction entre la propriété et le droit de protection et de juridiction. — A la vérité, plusieurs nations peuvent convenir entre elles que les pirates saisis en mer seront jugés selon les lois de tel état ou de tel autre, et, pour la commodité de la juridiction, elles peuvent assigner des limites en mer; mais ces conventions n'obligent que ceux qui les ont faites, et nullement les autres peuples : elles ne font pas qu'un lieu devienne la propriété de quelqu'un, et elles constituent seulement un droit personnel entre les contractants.

Si la propriété est inique à l'égard de certaines choses, elle est tout à fait barbare et inhumaine à l'égard de la mer.

Il ne s'agit pas d'une mer intérieure, qui, circon-

(1) « Hujus generis est aer, duplici ratione, tum quia occupari non potest, tum quia usum promiscuum hominibus debet.

» Et eisdem de causis commune est omnium maris elementum, infinitum scilicet ita, ut possideri non queat, et omnium usibus accommodatum : sive navigationem respicimus, sive etiam piscaturam. — Mare igitur proprium omnino alicujus fieri non potest, quia natura commune hoc esse non permittit sed jubet, imo ne litus quidem : nisi quod hæc addenda est interpretatio : ut si quid earum rerum per naturam occupari possit, id eatenus occupantis fiat, quatenus ea occupatione usus ille promiscuus non læditur. » (Chap. 5.)

scrite de toutes parts par les terres, n'excède pas, dans quelques endroits, la largeur d'un fleuve; mais de l'Océan, que l'antiquité appelle immense, infini, père des choses, limite du ciel; qui nourrit de ses exhalaisons perpétuelles, non-seulement les sources, les fleuves et les mers, mais encore les nuages, et, selon la croyance des anciens, les astres eux-mêmes; qui, enfin, entourant et envahissant dans les vicissitudes de son flux et de son reflux la terre, demeure des hommes, ne peut être ni tenu, ni enfermé, et possède plutôt qu'il n'est possédé.

Dans l'Océan même, on ne parle pas des golfes ou détroits, ni même de tout ce qui est aperçu du rivage (1).

Du reste, la nation qui commanderait sur la mer ne pourrait néanmoins restreindre en aucune manière son usage commun. La navigation en mer est ouverte à tous, même sans en avoir obtenu la permission d'aucun prince (2).

Le chapitre treizième et dernier établit le droit des

(1) « Non de mari interiore hic agimus, quod terris undique infusum, alicubi etiam fluminis latitudinem non excedit..... : de Oceano quæritur, quem immensum, infinitum, rerum parentem, cœlo conterminum antiquitas vocat : cujus perpetuo humore non fontes tantum et flumina et maria, sed nubes, sed ipsa quodammodo sidera pasci veteres crediderunt : qui denique per reciprocas æstuum vices terram hanc humani generis sedem ambiens, neque teneri, neque includi potest, et possidet verius quam possidetur. In hoc autem Oceano non de sinu aut freto, nec de omni quidem eo quod e littore conspici potest controversia est. » (Chap. 5.)

(2) « Deinde vero etiam qui mari imperaret, nihil tamen posset ex usu communi deminuere.... Permissum cuilibet in mari navigare, etiam a nullo principe impetrata licentia. » (Chap. 5.)

Hollandais à faire en tout temps le commerce aux Indes. Il se termine par cette allocution à la nation batave :

« Si l'iniquité des ennemis nous oblige à faire la » guerre, la justice de notre cause doit nous donner » l'espoir et la confiance d'un heureux succès.

» Ainsi, s'il est nécessaire, lève-toi, nation invinci- » ble sur mer, et combats audacieusement pour ta » liberté et pour celle du genre humain (1)! »

*Analyse du* MARE CLAUSUM *de Selden* (2).

Le *Mare liberum*, dirigé contre les Portugais, et aussi un peu contre les Espagnols, dont il est parlé dans le chapitre 4, établissait clairement des principes qui ne plurent pas à l'Angleterre.

Cette puissance, essentiellement maritime, aspirait déjà, à cette époque, à la souveraineté des mers. Elle s'émut d'un livre qui contrariait ses idées de domination, et s'efforça de le réfuter, quoiqu'elle-même s'op-

(1) « Quod si in bellum trudimur hostium iniquitate, debet nobis causæ æquitas spem ac fiduciam boni eventus addere.....

» Si ita necesse est, perge, gens mari invictissima, nec tuam tantum, sed humani generis libertatem audacter propugna. » (Chap. 13.)

(2) Joannis SELDENI *Mare clausum*, seu de dominio maris, libri duo.

Primo : Mare ex jure naturæ, seu gentium, omnium hominum non esse commune, sed dominii privati, seu proprietatis capax, pariter ac tellurem esse demonstratur.

Secundo : Serenissimum magnæ Britanniæ regem maris circumflui, ut individuæ atque perpetuæ imperii Britannici appendicis, dominum esse asseritur. — SELDEN, né le 16 décembre 1584 à Salvington, comté de *Sussex*; mort le 31 novembre 1654.

posât aux prétentions des Portugais et des Espagnols. Selden, savant jurisconsulte anglais, se chargea de ce soin.

Ce fut avec l'assentiment et la protection de Jacques Ier, et plus tard de Charles Ier, qu'il entreprit son *Mare clausum*, qui parut en 1635, avec une dédicace à Charles Ier, portant cette arrogante épigraphe : *Pontus quoque serviet illi.* »

L'auteur prétend y démontrer :

1° Que, selon le droit naturel et selon le droit des gens, la mer, tout aussi bien que la terre, est susceptible de propriété privée, et, pour qu'on ne s'y trompe pas, il a soin de définir ce qu'il entend par mer (1);

2° Que le roi de la Grande-Bretagne est le maître des mers qui environnent l'empire britannique.

Cet ouvrage n'est bon à lire que comme pur objet de curiosité et comme preuve de la folie des prétentions anglaises; c'est vraiment perdre son temps que d'y chercher des motifs sérieux de décision; on n'y trouve qu'un brillant étalage d'une immense érudition scolastique.

Selden va chercher ses preuves jusque dans les temps de Noé et de ses fils; il abonde en citations des textes hébreux et latins de la Genèse, des Psaumes, des Nombres, du Deutéronome, des Prophéties d'Ézéchiel, Isaïe et autres.

(1) « Mare intelligimus universum, et tam oceanum apertum seu exteriora quæ sunt maria, quam quæ interiora sunt, veluti Mediterraneum, Adriaticum, Ægeum, Britannicum, Balticum, et quæ sunt id genus alia. » (Liv. 1, chap. 3.)

Il invoque aussi la mythologie et les temps anciens historiques. Selon lui, Neptune était un roi qui avait en propre le domaine privé de toutes les mers.

Dans les chapitres 9 et 10 du premier livre, sur le fondement de quelques passages obscurs d'auteurs anciens, grecs et latins, il énumère dix-sept peuples de l'antiquité qui, dit-il, furent les maîtres des mers environnant leur territoire.

A l'égard des Romains, il cite un fragment de *Denys d'Halicarnasse,* et en conclut qu'ils avaient la mer en propriété; il ne faut pas (dit-il pour toute réponse aux objections) admettre l'opinion de Grotius, qui prétend que de pareils exemples ne démontrent ni l'occupation de la mer, ni le droit exclusif d'y naviguer (1).

Chose singulière pour un auteur anglican, il invoque la fameuse bulle du pape Alexandre VI, qui réglait les contestations des Espagnols et des Portugais, au sujet de leurs découvertes. — Il cite également la bulle *In cœna Domini.*

Il est à remarquer que Selden est d'accord avec Grotius, en cela qu'il repousse comme lui les prétentions des Portugais; mais, dit-il, ce n'est pas que le roi Sébastien ne pût être le maître de la navigation et des mers qu'il réclame; c'est que le mode dont il

(1) « Dionysius Halicarnassus inquit : « Universi mari domina est *Roma*, non solum illius quod intra Herculis columnas habetur, verum et ipsius oceani quicunque est navigabilis. » Hyperbole quidem est sed amplissimi dominii marini interea testimonium luculentum..... Neque sanè admittendum est illud viri præstantissimi (Grotius) qui, de exemplis ejusmodi : hæc, inquit, non docent occupationem maris aut juris navigandi. » (Chap. 11.)

prétend avoir acquis ce droit n'est pas légitime (1).

L'auteur anglais voulait bien que la mer eût un maître, mais il ne voulait pas que ce maître fût un autre que l'Angleterre. — Toutefois, des prétentions des autres nations il tire cette conclusion que, suivant ces nations, la nature de la mer ne s'oppose pas à ce qu'elle soit l'objet d'un droit de propriété.

Passant aux objections de Grotius, il consent bien à admettre le transit inoffensif des commerçants et des navigateurs, mais il prétend que ce transit ne détruit pas la propriété, et il le considère comme une servitude analogue à celles qui sont imposées quelquefois aux propriétaires d'un champ (2).

Personne n'ignore, dit-il, que la propriété ou le domaine privé peut avoir lieu à l'égard des fleuves, pourquoi ne l'admettrait-on pas pour une mer quelconque? Les fleuves, les marais et les lacs ne sont-ils pas de petites mers (3)?

(1) « Et acris sane de Atlantici maris et Australis quod ad Indias orientales ducit, dominio (quod obtendebant Lusitani) disceptatio habita est, inter Elizabetham Angliæ reginam ac Sebastianum regem Lusitaniæ, sub initiis Elizabethæ. Qua tamen non est disputatum, utrum navigationis aut maris dominus esse potuerit Sebastianus, sed utrum dominium ejusmodi legitime acquisivisset. » (Chap. 17.)

(2) « Humanitatis quidem officia exigunt, ut hospitio excipiantur peregrini, etiam ut innoxius non negetur transitus..... at verò, quid hoc ad dominium rei, per quam transeundum est sive mercatoribus sive peregrinis? huic non magis derogaret ejusmodi transeundi libertas, quam actus, via, iter, aliæve ejusmodi servitutes in agro constitutæ, ejus reluctarentur dominio » (Chap. 20.)

(3) « Cum igitur fluminum proprietas et dominium privatum nullibi non agnitum fuerit, cur non itidem et maris cujuscumque agnoscendum est dominos esse posse? non magis in hoc, quam in illis

Pour répondre à l'impossibilité de tracer sur les mers des limites apparentes, il prétend que les parallèles et les méridiens sont des limites aussi bonnes et aussi légitimes que les fossés, les haies, les murailles et autres divisions des terrains.

Après avoir démontré, selon lui, dans le premier livre de son ouvrage, soit par l'exposé des faits puisés dans l'histoire ancienne et moderne, soit par l'examen de la question de droit, que la mer, en général, est susceptible de devenir la propriété d'une nation, Selden consacre un second livre à établir les droits de propriété de la Grande-Bretagne sur ce qu'il appelle l'Océan britannique.

Il divise cet océan en quatre parties, suivant les quatre points cardinaux du compas.

« A l'ouest, dit-il, cet océan s'appelle *virgivien;* il prend le nom de *deucalédonien* là où il baigne les côtes d'Écosse; et la partie de cet océan virgivien dans laquelle est située l'Irlande est qualifiée mer hybernienne, autrefois *vallée scythique*, et aujourd'hui canal Saint-Georges.

» Au nord, l'Océan britannique est appelé hyperboréen, calédonien et deucalédonien; dans cette mer sont situées les Orcades, l'Islande et les autres îles qui, nommées îles Britanniques ou d'Albion, ont donné leur nom à la mer qui les baigne. L'Islande, elle-même, non-seulement se trouve appelée aux temps

---

reluctante natura fluxili. Immo ipsa flumina sunt maria minora, uti etiam paludes et lacus; quemadmodum mare ipsum aliud non est quam flumen, palus, lacus a cæteris magnitudine duntaxat (quantum ad fluorem) discrepans. » (Chap. 21.)

anciens île Britannique, mais elle est placée par plusieurs comme faisant partie de la Grande-Bretagne.

» La partie orientale de l'Océan britannique est nommée germanique par Ptolémée, parce qu'elle borne les rivages de la Germanie.

» Du côté du sud, cet Océan passe entre la France et l'Angleterre, mais réellement on doit appeler *Britannique* toute la mer qui s'avance jusqu'aux côtes septentrionales de l'Espagne, en suivant les contours des rivages de la France et ceux du golfe d'Aquitaine (1). »

Selden veut bien admettre que, comme l'Océan septentrional et l'Océan occidental s'étendent très au loin, celui-ci jusqu'à l'Amérique, celui-là, non-seulement jusqu'à l'Islande et au Groënland, mais encore jusqu'à des régions tout à fait inconnues, on ne doit pas les nommer en entier *Britanniques;* « Mais, dit-il, même au delà des bornes où ils perdent ce nom, le roi de la Grande-Bretagne a les droits les plus étendus, tant dans l'un que dans l'autre; et il faut bien se garder de faire abstraction de ces droits (2).

(1) « Ab austro Galliam et Britanniam interfluit, qui Britannicus singillatim Ptolemæo indigetatus. Verum et Britannicum appellabatur totum illud mare, quod per lunatum Gallici littoris recessum seu sinum Aquitanicum in Hispaniarum littora septentrionalia porrigitur. » (Liv. 2, chap. 1.)

(2) « Sed verò, cum et septentrionalis et occiduus oceanus latissime excurrat (hic ad Americam; ille non ad Islandiam solùm et Groënlandiae littora, sed ad metas planè incognitas) neque totus sit Britannicus dicendus! Quoniam tamen jura sua amplissima tam in hoc quam in illo mari, etiam ultra Britannici nominis metam, habet serenissimus rex magnæ Britanniæ, ideo neque hæc visum est omnino prætermittere. » (Liv. 2, chap. 1.)

Sans suivre notre auteur dans les premiers chapitres de ce second livre, où il est question de l'empire romain sur les mers environnant la Grande-Bretagne, des Bretons qui succédèrent aux droits des Romains, et qui les transmirent aux Anglo-Saxons, nous passerons de suite à l'époque postérieure à l'invasion des Normands.

Voici quelques-uns des raisonnements allégués pour établir le domaine réclamé par les Anglais.

« Après l'arrivée des Normands, il est fréquemment fait mention des gardiens ou préfets maritimes. Les diplômes ou lettres d'institution des amiraux anglais portent ces mots : *Préfet général de nos flottes et de nos mers*. Cette formule fait voir que la Grande-Bretagne était réellement propriétaire de la mer (1).

» Au contraire, les titres des amiraux français ne désignent point qu'ils fussent chargés de maintenir aucun domaine sur les mers; ces amiraux avaient seulement la juridiction sur les forces navales, comme sur les personnes et les choses mobilières (2).

---

(1) « Hunc secutus est Joannes comes Warvici, qui creatus ab Edwardo sexto, anno ejus tertio, « *admirallus noster Angliæ, Hiberniæ, Walliæ, Calesiæ, et Boloniæ et marchiarum nostrarum earumdem, Normanniæ, Gasconniæ et Aquitaniæ, nec non præfectus generalis classium et marium nostrorum* » atque in eodem etiam diplomate nuncupatur postea « *magnus admirallus noster Angliæ et præfectus classium et marium nostrorum.* » (Liv. 2, chap. 16.)

(2) « Cum tamen, si res ritè perpendatur, præfectura illa maris quomodocunque dicta, non præficientis aliquod dominium (ut apud Anglos) in citeriori aliquo mari (nam de massiliensi quod huc non pertinet, minimè loquimur) sed tantummodo copiarum navalium in mari quocunque, et nautarum regimen, et jurisdictionem in personas et res mobiles, quæ sub judice veniant, *pour raison ou occasion*

» Lorsque les rois Jean et Henri III eurent perdu la Normandie, les îles de Jersey et de Guernesey et celles qui les entourent demeurèrent sous la domination anglaise, comme gage et preuve de la propriété de la mer, patrimoine du royaume (1). Lorsque Henri III eut pareillement renoncé à une grande partie de l'Aquitaine, il concéda à son fils aîné, Édouard, l'île d'*Oléron*, comme appendice de ce patrimoine sacré; et quoique, par la suite, cette île et plusieurs autres qui l'avoisinent, aient, pour différentes causes, passé sous une autre domination, néanmoins la propriété de la mer dans laquelle elles sont situées, est demeurée aux rois d'Angleterre (2).

» Les rois de Danemark et de Suède demandèrent à la reine Élisabeth de permettre à leurs navires, chargés de blé pour l'Espagne, de traverser les mers anglaises, et cette permission leur fut refusée. Pourquoi cette démarche aurait-elle été nécessaire, si l'on eût méconnu le domaine maritime de la reine (3)? »

---

(quod ipsi aiunt) *de fait de la mer*, id est, ob causam aliquam à re maritimâ ortam, designet. » (Liv. 2, chap. 18.)

(1) « Scilicet deturbato Normannia ipsa Joanne et Henrico tertio regibus, insulæ Cæsarea, Sarnia (Jersey et Garnesey vocamus) Alderneia, aliæ aliquot circumvicinæ, littori normannico ac aremorico præjacentes, imo intra maris sinum quem facit hinc aremoricum, illinc normannicum littus, sitæ, seculis sequentibus ut antè hodieque in Angli ditione manserunt, quod nemo nescit. » (Liv. 2, chap. 19.)

(2) « Et tametsi postmodum tum hæc insula tum aliæ aliquot circumvicinæ, idque a multis abhinc seculis, littora gallicana quæ proximant, varias ob causas, sequuta sunt; attamen integrum interea mansit Angliæ regibus, ut ante, maris dominium; quod ex ceteris quæ ostendimus satis comprobatur. » (Liv. 2, chap. 19.)

(3) « Atqui et huc spectat sane reges tum Daniae, tum Sueciæ,

(Selden feint ici de ne pas voir qu'il s'agissait seulement d'une question de neutralité).

» Les Français avaient coutume de demander la permission de pêcher des soles pour la table de leur roi Henri IV, et quelques-uns de leurs bâtiments furent capturés pour avoir fait la pêche sans cette permission. — (Selden se garde bien de mentionner le lieu où ces bâtiments faisaient cette pêche lorsqu'ils furent capturés.)

» On ne doit pas oublier la mer qui s'étend au loin vers le nord et baigne les côtes de la Finlande, de l'Islande et autres îles soumises aux Danois et aux Norvégiens; car plusieurs conviennent que cette mer appartient aux Anglais (1).

» Et de même, le domaine du roi de la Grande-Bretagne, sur la mer qui s'étend beaucoup plus au nord que l'Islande, c'est-à-dire jusqu'au Groënland, est démontré clairement. Car ce sont des marchands anglais de la compagnie moscovite, qui naviguèrent pour la première fois dans cette mer avant qu'elle fût occupée et fréquentée pour la pêche, particulièrement pour celle de la baleine (2). »

---

præter urbes hanseaticas, enixe sæpius ab Elizabetha Angliæ regina petiisse, ut liber eis esset per mare anglicanum transitus cum annona in Hispaniam; flagrante scilicet inter eam et Hispanum bello. Scio quidem licentiam ejusmodi eis negatam esse non solum dominii maris causâ, sed imprimis ne hostibus commeatus adferrentur. » (Liv. 2, chap. 20.)

(1) « Sed vero nec prætermittendum est heic mare illud, quod in septentrionem latissime panditur Frislandiam, Islandiam, alias item insulas Dani, Norwegive imperio subjectas alluens; nam etiam et hoc Britanno tribuerunt aliqui. » (Liv. 2, chap. 32.)

(2) « At vero et in mari quod Islandiâ est multo septentrionalius,

Enfin, voici la conclusion de ce livre singulier : « Et en vérité il est certain, d'après la masse des té» moignages invoqués, que les ports et les côtes des » états voisins (lesquels sont transmarins) sont, au sud » et à l'est, les bornes de l'empire britannique, qui » est un empire maritime ;

» Mais dans le vaste Océan septentrional et occidental occupé par l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, ces bornes sont encore à constituer (1). »

En comparant ensemble le *Mare liberum* et le *Mare clausum*, on voit que Grotius, pour appuyer les vérités qu'il proclame en faveur de la liberté des mers, n'invoque guère que les principes de la pure raison et ceux du droit international : sa cause est bonne ; il n'a pas besoin de beaucoup développer sa doctrine.

L'écrivain anglais, au contraire, dont la cause est mauvaise, et qui le sent bien, est obligé d'agir comme on agit en pareil cas. Après avoir traité à sa manière la question de droit, il entasse les uns sur les autres des faits et des actes exagérés ou inexacts, qu'il dé-

imperium et dominium regis magnæ Britanniæ comperitur. Nimirum in Groenlandensi. Hoc enim mare nondum occupatum nec piscatorias artes passum, singulari balænarum capturâ, patrum memoriâ, quæstuosissimum primò reddidêre Angli qui moscovitici corporis mercatores hâc navigabant. » (Liv. 2, chap. 32.)

(1) « Et verum certe est, juxta testimoniorum superius adductorum cumulum, ipsa vicinorum principum (qui transmarini sunt) littora seu portus, Britannici imperii quod marinum est, metas esse sive australes sive orientales ; in aperto autem et vasto septentrionis atque occidentis oceano, post diffusissima æquora quæ anglo, scoto, hiberno occupata sunt, eas esse constituendas. » (Liv. 2, chap. 32.)

nature pour les tourner en sa faveur; il épuise les citations tronquées, et donne à ces citations une interprétation forcée; mais ni l'étalage singulier de son immense érudition, ni tous ses raisonnements, ni toutes ses subtilités n'entraînent la conviction.

On prétend que Selden mit vingt ans à composer son ouvrage. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'il dut avoir besoin de beaucoup de temps pour consulter les vieux documents, les lettres et les diplômes qu'il cite en si grande abondance et qu'il puisait dans les archives du Parlement et dans celles de la Tour de Londres, dont il fut nommé conservateur après sa publication.

Les théories de Selden furent adoptées par le gouvernement anglais, qui voulut en faire un code obligatoire pour toutes les nations. Charles Ier les notifia aux états généraux; le long Parlement les fit traduire en anglais, en y ajoutant un commentaire, et fit la guerre aux Hollandais pour les soutenir. Enfin, sous la dynastie de Hanovre, l'histoire nous montre Guillaume III adoptant ces maximes, et, dans son manifeste du 27 mai 1689, reprochant à Louis XIV d'avoir souffert que ses sujets violassent le droit de souveraineté de la couronne d'Angleterre sur les mers britanniques. Droit aussi vain, aussi ridicule que celui en vertu duquel les rois de la Grande-Bretagne se paraient encore naguère du titre de roi de France.

Nous ne parlerons pas des temps postérieurs.

Aujourd'hui, les discussions sur le domaine et sur l'empire des mers, dont nous venons de retracer le tableau, sont reléguées dans le pur domaine de l'histoire.

Il n'est plus d'écrivain, il n'est plus de gouvernement qui songeât à renouveler de nos jours ces prétentions d'une autre époque. Si celles du Portugal, de l'Espagne et de la Hollande s'en sont allées avec la haute fortune maritime qui les avait fait naître, celles de la Grande-Bretagne elle-même ont dû céder devant les lumières apportées par les années, devant le progrès des événements et des idées en tout ce qui concerne les relations internationales.

Ainsi, il est bien reconnu par tout le monde, aujourd'hui, que la pleine mer ne peut être soumise, en aucune de ses parties quelconques, ni à la propriété, ni à l'empire d'aucun peuple;

Que les pavillons, à quelque nation souveraine qu'ils appartiennent, y sont égaux en droits, et libres, sauf l'obligation imposée à tous de se conformer aux règles du droit des gens universel;

Que, s'il est possible que des mesures particulières de surveillance, d'inspection ou de police soient autorisées d'un pavillon à l'autre, cela ne peut jamais avoir lieu qu'en vertu de traités spéciaux et réciproques, obligatoires seulement pour les parties contractantes, étrangers aux États qui ne les ont point consentis;

Enfin que, quelle que soit la force navale dont une nation puisse disposer, ce n'est pas un motif qui puisse conférer à cette nation plus de droits qu'aux autres, car la force n'est pas le droit; et que l'emploi de cette force pour la violation des principes relatifs à la communauté et à la liberté de la pleine mer, de quelque part qu'il vînt, serait toujours illégitime.

## CHAPITRE HUITIÈME.

### DE LA MER TERRITORIALE.

SOMMAIRE.

**Portions de la mer sujettes à la propriété ou à l'empire d'une nation. — Ports et rades. — Ports fermés, ports ouverts et ports francs. — Libre accès des navires de guerre dans les ports amis. — Droit de relâche forcée.**

**Golfes et baies, détroits et mers enclavées. — Détroits du Sund et des deux Belt; du Bosphore et des Dardanelles. — Convention des détroits du 13 juillet 1841. Renouvellement de cette convention par les puissances signataires du traité de Paris du 30 mars 1856. — Neutralisation de la mer Noire stipulée dans ce même traité. — Ancienne prétention de la république de Venise au domaine de la mer Adriatique. — La mer Blanche est reconnue libre pour toutes les nations.**

**Prétentions actuelles de diverses puissances sur les détroits ou golfes principaux de l'Europe.**

**Frontières maritimes naturelles. — Frontières maritimes artificielles. — Ligne de respect. — Opinions diverses sur l'étendue à donner à la mer territoriale. — Opinions de Grotius et de Bynkershoek; de Valin. — Principes auxquels il faut remonter pour fixer cette étendue. — Elle est généralement bornée aujourd'hui à la plus forte portée de canon.**

**Droit de chaque État de prendre des dispositions pour empêcher les fraudes en matière de douanes et de commerce et pour protéger la pêche côtière. — Convention entre la France et l'Angleterre sur la pêche.**

Les causes qui font obstacle à l'existence du droit soit de propriété, soit d'empire, ne se rencontrent pas d'une manière absolue sur tous les points de la mer. Il est certaines parties rapprochées des terres, participant en quelque sorte à leur condition, où ces causes cessent plus ou moins d'exister, et où, par conséquent, ces droits peuvent avoir lieu en tout ou en partie.

Sous ce rapport, loin de trouver des exceptions aux principes qui constituent la liberté de la pleine mer, on n'en trouve que la confirmation : la cause cessant, l'effet doit cesser.

Pour un esprit logique, la connaissance des portions maritimes sujettes à la propriété ou à l'empire d'une nation, se déduit des vérités mêmes sur lesquelles se fonde la franchise générale des mers.

Mais c'est surtout ici qu'il ne faut pas confondre la propriété ou le domaine avec l'empire ou le droit de commandement et de juridiction ; car, selon la situation, c'est l'un ou seulement l'autre de ces droits qui peut se rencontrer.

Il faut distinguer à ce sujet :

1° Les ports et les rades;

2° Les golfes et les baies;

3° Certains détroits, et certaines mers resserrées et enfermées dans les terres, qu'on appelle mers enclavées;

4° Enfin les parties de la mer voisines des côtes, jusqu'à une certaine distance.

En ce qui concerne les ports et les rades, d'une part, on ne peut pas dire qu'ils ne soient pas susceptibles d'être possédés. La nation maîtresse des côtes qui les forment, les a incontestablement en son pouvoir; il lui est possible de prendre des mesures pour en écarter toute action étrangère; elle est à même d'y exercer, de fait, et d'une manière permanente, cette puissance physique qui constitue la possession. Rien dans la nature des choses ne s'y oppose. L'obstacle matériel au droit de propriété n'existe donc pas.

L'obstacle moral n'existe pas non plus. En effet, la propriété d'un peuple sur les ports et rades de son territoire n'empêche pas les autres nations de naviguer librement et de communiquer entre elles. Le peuple qui userait de ce droit de propriété, même pour interdire l'abord de ses rades et de ses ports, se mettrait personnellement en dehors de ces communications, mais il ne détruirait pas celles des autres. Il n'y a de réserve à faire, sous ce rapport, que pour certaines nécessités impérieuses de la navigation générale.

Ainsi, ni le principe matériel ni le principe moral ne s'y opposant, il faut reconnaître avec le droit des gens universel, que les ports et les rades appartiennent en toute propriété à la nation maîtresse des côtes qui les forment; et le mot de propriété doit avoir ici son acception la plus étendue. Ce droit est une conséquence de la situation même des lieux, et de la souveraineté territoriale sous laquelle les ports et les rades viennent se placer nécessairement comme dépendances. De telle sorte qu'il y a, à leur égard, à la fois droit de propriété et droit d'empire réunis.

Quand bien même un état ne ferait aucun usage d'une rade ou d'un port situés sur les côtes de son territoire, un autre état ne pourrait donc pas s'en emparer en alléguant le droit du premier occupant : l'occupation, en effet, n'est une cause légitime d'acquérir qu'à l'égard des choses qui n'appartiennent à personne.

La nation maîtresse d'un port ou d'une rade peut, à son gré, les déclarer fermés, ouverts ou francs; c'est-à-dire en permettre ou en défendre l'accès, y

soumettre les importations à certaines lois fiscales ou les en affranchir; elle peut y assujettir les bâtiments étrangers à tels droits, à tels règlements qu'il lui plaît d'établir. En cela, elle exerce son droit de propriété et de souveraineté, sans mettre obstacle aux communications des autres peuples, puisqu'il ne s'agit que de ses propres ports et rades. C'est à elle à voir si ces mesures sont nuisibles ou favorables à ses relations, à sa prospérité industrielle et commerciale, à ses intérêts de toute nature.

Seulement, il faut observer que régulièrement ces prohibitions, ces permissions doivent avoir un caractère général et être communes à toutes les nations. Sans doute l'état à qui appartient la souveraineté est libre d'en disposer autrement; mais en excluant arbitrairement telle ou telle nation des facultés accordées à d'autres, en lui faisant des conditions plus dures, c'est lui donner un sujet légitime de plaintes, et s'exposer pour le moins à des mesures de rétorsion.

Ainsi, quant aux ports ouverts au commerce, la maxime du droit international est qu'ils sont ouverts à tous; l'entrée ne peut en être interdite à aucun bâtiment en règle et appartenant à une nation amie, sans faire injure à cette nation.

De même les ports et les rades d'un état quelconque sont considérés comme ouverts aux navires de guerre de tout autre état avec lequel le premier est en relation de paix, à moins qu'il n'existe une prohibition expresse consentie par convention (1).

(1) « If there be no express prohibition, the ports of a friendly state



Un traité déjà ancien, celui du 14 février 1663, entre la France et le Danemark, maintenu et confirmé par un autre du 10 juillet 1813, dit, article 30 : « Les navires de guerre de l'un des deux rois auront » liberté d'entrer dans les havres, les rivières et les » ports de l'autre, et d'y demeurer à l'ancre tant » qu'ils voudront, sans être obligés de souffrir aucune » visite; à la charge toutefois qu'ils n'y feront pas trop » long séjour et sans nécessité, qui puisse causer du » soupçon aux gouverneurs des lieux, à qui même » les capitaines des navires seront obligés de faire » entendre la cause de leur arrivée et de leur sé» jour (1). » Beaucoup d'autres traités conclus par diverses puissances ont proclamé ce même principe (2), sanctionné d'ailleurs par la coutume internationale.

Ainsi, en l'absence de toute stipulation expressément contraire, le commandant d'un ou plusieurs bâtiments de guerre doit réclamer et protester contre tout refus d'admettre ces bâtiments dans les rades et les ports d'un état avec lequel son gouvernement vit en paix.

Néanmoins il est des circonstances où l'entrée d'un port peut être justement refusée à une escadre ou à une armée entière, et où la prudence commande d'en

---

» are considered as open to the public and commissioned ships be » longing to another nation with whom that state is at peace. » Wheaton, *Elem. of intern. law*, part. 1, chap. 2, § 10.

(1) D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de navig. et de comm.*, t. 1, part. 1re.

(2) Notamment les traités suivants entre la France et la Hollande, 27 avril 1662, art. 21.— 10 août 1678, art. 8.— 20 septembre 1697, art. 13.— 11 avril 1713, art. 12.— 12 décembre 1739, art. 10.

agir ainsi. Dans tous les cas, un état a le droit de s'opposer, comme à une gêne pour son indépendance, à une station permanente, dans ses ports, de navires de guerre étrangers, en trop grand nombre.

Dans l'année 1825, nous avons vu une escadre nombreuse arrêtée pendant quelques heures à l'entrée du port de la Havane, par suite des difficultés que les autorités espagnoles faisaient d'y recevoir une force aussi imposante; mais les représentations et explications du contre-amiral Jurien, qui commandait cette escadre, eurent bientôt levé ces difficultés, et tous les bâtiments français prirent leur mouillage devant la ville, et y demeurèrent quelques jours.

Les restrictions conventionnelles apportées à l'admission des navires de guerre dans les ports étrangers, se bornent toutes à certaines limitations plus ou moins étendues. Plusieurs puissances ont stipulé dans des traités anciens et nouveaux qu'elles ne recevront pas dans leurs ports les vaisseaux de guerre étrangers au nombre de plus de six; d'autres conventions réduisent ce nombre à cinq, à quatre ou à trois (1). Ainsi le traité de paix du 10 octobre 1796, signé à Paris entre la France et les Deux-Siciles, porte, article 4 : « Toute sûreté et protection envers et contre » tous seront accordées, dans les ports et rades des » Deux-Siciles, à tous vaisseaux marchands français, » en quelque nombre qu'ils se trouvent, et à tous les

(1) Traité entre la France et la Russie du 11 janvier 1787, art. 19, pas plus de cinq. — Danemark et Deux-Siciles, du 6 avril 1748, art. 12, pas plus de trois. — Danemark et Gênes, du 30 juillet 1789, art. 3, pas plus de trois.

» vaisseaux de guerre de la République, qui n'excé» deront pas le nombre de quatre (1). »

C'est en conformité de ce traité ou d'un autre semblable, que le vice-amiral Hugon, en 1842, arrivant à Naples avec son escadre, partagea cette escadre en trois divisions, dont la première resta devant la ville et les deux autres allèrent mouiller l'une à Castellamare, l'autre à Bahia.

Ces sages limitations sont conformes à une politique prévoyante; car sans parler des cas de surprise qu'une puissance peut avoir à craindre de la part d'une autre avant déclaration de guerre (2), le séjour sur son territoire de forces étrangères nombreuses peut devenir la source de circonstances fâcheuses qu'il est utile de prévenir.

Il est bien entendu, du reste, que les ports dans lesquels les navires de guerre étrangers, en nombre limité, doivent avoir un libre accès, à moins d'une convention publique stipulant le contraire, ne sont pas ces ports purement militaires et plus proprement nommés arsenaux, destinés à la construction, à l'armement, à l'entretien et à la réparation des vaisseaux. Tout état a le droit d'interdire sévèrement l'entrée de ceux-ci aux étrangers.

En exposant les raisons qui justifient le droit de propriété sur les ports et sur les rades, nous avons fait la réserve de certaines nécessités de la navigation

(1) D'Hauterive et de Cussy, *Recueil des traités de navigation et de commerce*, t. 1er, part. 1re.

(2) Voir le récit de l'attaque de Copenhague par les Anglais en septembre 1807.

générale, devant lesquelles ces droits doivent fléchir sous peine de devenir contraires à la destination essentielle des mers, à la sûreté des communications de peuple à peuple, et sous peine de perdre dès lors leur légitimité. Ces réserves sont celles du droit de *relâche forcée*, droit qui n'est autre que celui de *nécessité*. Aussi la coutume et les traités reconnaissent-ils ce droit, même à l'égard des ports fermés.

On doit ranger sur la même ligne que les rades et les ports, les golfes et les baies et tous les enfoncements connus sous d'autres dénominations, lorsque ces enfoncements, formés par les terres d'un même état, ne dépassent pas en largeur la double portée du canon, ou lorsque l'entrée peut en être gouvernée par l'artillerie, ou qu'elle est défendue naturellement par des îles, par des bancs ou par des roches. Dans tous ces cas, en effet, il est vrai de dire que ces golfes ou ces baies sont en la puissance de l'état maître du territoire qui les enserre. Cet état en a la possession; tous les raisonnements que nous avons faits à l'égard des rades et des ports peuvent se répéter ici.

« Les détroits sont des passages pour communiquer d'une mer à l'autre. Si l'usage de ces mers est libre, la communication doit l'être également; car autrement la liberté de ces mêmes mers ne serait qu'une chimère (1). » Il ne suffirait pas ici, pour attribuer la

(1) Gérard de Rayneval, *Inst. du Droit de la nature et des gens*, liv. 2, chap. 9, § 7.

propriété du détroit à la nation maîtresse des côtes, de dire que de fait le détroit est en la puissance de cette nation; qu'elle a le moyen de le dominer par son artillerie ou par tout autre mode d'action ou de défense; en un mot, qu'elle peut l'avoir réellement en sa possession. L'obstacle matériel à la propriété étant levé, il resterait toujours l'obstacle moral, la faculté essentielle et inviolable pour les peuples de communiquer entre eux.

Ainsi, quand bien même le détroit de Gibraltar, par exemple, serait assez resserré pour qu'un bâtiment ne pût y louvoyer, ce détroit n'en serait pas moins libre, parce que la Méditerranée, quoique mer particulière, est aussi libre que l'immense Océan.

Mais si la propriété et l'empire souverain ne peuvent exister sur de pareils détroits, quelque resserrés qu'on les suppose, certains droits moins étendus peuvent avoir lieu à leur égard, et être reconnus par la loi internationale. Ainsi, lorsque les détroits sont tels, que les bâtiments qui y naviguent sont obligés, par la nature des lieux, de longer les côtes à portée du canon et de passer sous l'artillerie des forts, on ne saurait refuser à l'état qui possède ces côtes, le droit, pour sa propre sûreté, de surveiller la navigation de ces passages; en temps de paix, et surtout en temps de guerre, les forces étrangères qui s'y présentent peuvent lui inspirer de justes soupçons; il est donc en droit de prendre à leur encontre certaines précautions. En outre, lorsque la navigation de ces détroits est difficile, qu'elle ne peut se faire que par le secours de pilotes pratiques, qu'au moyen de balises, de mar-

ques et de phares, il est juste que les navires, à leur passage, soient assujettis à l'acquittement de certains droits fixes et consentis par des traités.

Quant aux mers particulières et intérieures, un droit exclusif de domaine et de souveraineté de la part d'une nation sur une telle mer, n'est incontestable qu'autant que cette mer est totalement enclavée dans le territoire, de telle sorte qu'elle en fait partie intégrante, et qu'elle ne peut absolument servir de lieu de communication et de commerce qu'entre les seuls citoyens de cette nation. Alors, en effet, aucune des causes qui font obstacle soit à la propriété, soit à l'empire des mers, ne trouve ici son application. Mais du moment que plusieurs états différents possèdent des côtes autour de cette mer, aucun d'eux ne peut s'en dire propriétaire ni souverain à l'exclusion des autres.

Ces principes généraux, qui peuvent servir à faire justice de certaines prétentions inadmissibles ou contestées en matière de détroits ou de mers particulières, se trouvent appliqués, plus ou moins exactement, sur divers points, tant par la coutume que par les conventions internationales. C'est ainsi que le Danemark a exercé, de tout temps, un droit de surveillance exclusive sur les détroits du *Sund*, du *grand Belt* et du *petit Belt*. — A l'égard de ces deux derniers, la justice de ce droit est évidente. — Pour ce qui est du *Sund*, les bâtiments étant, à cause des basses de la côte de Suède, obligés de ranger celle de l'île *Seeland* et de passer sous le canon de *Cronembourg*, plusieurs con-

ventions du Danemark avec les puissances étrangères ont réglé les droits à percevoir sur les navires marchands au passage de ce détroit.

La première fixation uniforme de ces droits de péage eut lieu en 1645, dans un traité fait par le Danemark avec les états généraux des Provinces-Unies. Ils ont été fixés à l'égard de la France par le traité du 14 février 1663, et par celui du 23 août 1742 (1).

Une convention provisoire et additionnelle de commerce et de navigation, conclue à Paris entre la France et le Danemark, le 9 février 1842, convention dont les articles sont conformes à l'esprit de ce dernier traité, porte, article 3 : « La navigation et le com» merce français continueront à être traités dans le » *Sund*, les *Belt* et le canal de *Holstein*, comme ceux » des nations les plus favorisées, et conserveront nom» mément tous les avantages qui leur ont été recon» nus par le traité de 1742 (2). »

---

(1) D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de navigation et de commerce*, vol. 1, part. 1re.

(2) *Annales maritimes et coloniales* de 1842, partie officielle.

Le § 2 de l'article 2 de cette même convention stipule que : « Des commissaires nommés par les gouvernements respectifs seront chargés de rechercher le terme moyen des divers droits qui se perçoivent en Danemark sur le pavillon national, et qui correspondent à ceux qui se trouvent compris en France dans le droit de tonnage, afin d'en déduire le chiffre dû droit unique que le pavillon danois aura à acquitter dans les ports français, conformément au principe de réciprocité établi par le présent article. »

La recherche prescrite par ce paragraphe a été faite, et d'après les résultats qu'elle a donnés, une ordonnance royale du 2 septembre 1844 a frappé d'un droit de 2 fr. 10 cent. par tonneau de jauge les navires danois entrant dans les ports de France, et d'un droit de

Toutefois nous devons faire observer que les droits du *Sund*, dont le produit, dans l'origine, n'était pas élevé, et qui pouvaient alors se justifier à la rigueur comme une indemnité des frais de protection ou de surveillance de la navigation, ont avec le temps, par suite du développement des relations maritimes et du grand nombre de navires qui passent par ce détroit, pris un tel accroissement, que le total annuel en est aujourd'hui hors de proportion avec les dépenses qu'ils peuvent avoir pour objet légitime de couvrir; de telle sorte que le surplus formant une sorte de péage, de tribut, pour l'usage d'un détroit qui doit être libre, on en peut contester en bonne raison la légitimité. Cette contestation, soulevée à diverses reprises, d'abord par les parties qui y sont le plus intéressées, et en dernier lieu par les États-Unis, qui ont annoncé l'intention bien formelle de ne pas se soumettre plus longtemps à ce prétendu droit, a suscité au Danemark des difficultés qui rendent indispensables, dans un temps prochain, de nouveaux arrangements, aujourd'hui en cours de négociations.

La Porte Ottomane regarde comme une règle immuable de son empire le principe en vertu duquel il est défendu aux vaisseaux de guerre de toutes les puissances étrangères d'entrer dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Dans l'article 11 de son traité de paix du 5 janvier 1809 avec la Turquie, la Grande-Bretagne avait promis de se conformer à ce principe, lequel a été plus tard reconnu formellement par la *convention des Détroits* du 15 juillet 1841. Cette antique règle de l'empire

6 centimes seulement, aussi par tonneau, ceux qui y entrent en relâche forcée. (Voir le *Moniteur* du 5 septembre.)

ottoman vient de recevoir une consécration encore plus éclatante par le traité du 30 mars 1856, œuvre du congrès de Paris, qui a mis fin à la guerre d'Orient. Par une annexe à ce traité, la convention des Détroits de 1841 est renouvelée, sauf quelques modifications de détail qui ne portent aucune atteinte au principe sur lequel elle repose (1).

Par des considérations d'équilibre international, une mesure de la plus haute portée politique, qui sert de complément au principe de la clôture des détroits, a été stipulée entre les sept puissances signataires du traité de paix. Les eaux et les ports de la mer Noire sont formellement et à perpétuité interdits à tout pavillon de guerre, même à celui des puissances riveraines; et la Russie ainsi que la Porte Ottomane s'engagent à n'élever et à ne conserver sur le littoral de cette mer aucun arsenal militaire maritime; c'est ce qu'on appelle, dans les termes mêmes du traité, la *neutralisation de la mer Noire*. Cette mer, libre de toute entrave, demeure ouverte au commerce de toutes les nations, dont les transactions doivent être développées et protégées par des règlements conçus dans un esprit favorable, et par l'établissement de consuls que la Russie et la Porte se sont engagées à admettre (art. 11, 12 et 13 du traité).

La république de Venise a prétendu autrefois au domaine de la mer Adriatique; on connaît la cérémonie dans laquelle le doge montait annuellement sur le vaisseau *le Bucentaure*, et jetait son anneau à la mer,

---

(1) Voir l'appendice de ce livre, ann. A, et à l'*Appendice spécial du* 2e vol., no XVIII, 1re annexe.

en prononçant ces paroles : « *Desponsamus te mare, in* » *signum veri et perpetui dominii.* »

Ce prétendu domaine a donné lieu à des disputes plutôt dans les écoles qu'entre les nations. Aujourd'hui l'Autriche, quoique possédant Venise, ne le revendique pas.

Bien que la Russie pût élever à plus juste titre des prétentions sur la *mer Blanche,* cette mer est reconnue libre pour toutes les nations (1).

D'après M. de Martens, qui résume ainsi la situation quant aux détroits ou golfes principaux de l'Europe, on ne conteste pas le droit exclusif : « 1° de » la Grande-Bretagne sur le canal Saint-George; 2° du » roi de Danemark sur le grand et le petit Belt, et sur » le détroit du Sund ; 3° des Turcs sur l'Archipel, sur » la mer de Marmara, sur les détroits qui conduisent » à la mer Noire; 4° du roi de Naples, depuis 1815, » de nouveau, sur le détroit de Messine; 5° de la » Hollande sur le Zuiderzée; 6° du roi de Suède sur » le golfe de Finlande (2). »

Malgré l'autorité de qui elle émane, nous sommes loin d'admettre cette assertion en tous ses points. Ainsi, Pinheiro-Ferreira dit avec raison, dans ses excellentes notes, que le détroit du Sund, celui de Messine, et ceux qui font communiquer la mer Noire avec la Méditerranée, ne peuvent être mis sur la même ligne que le canal Saint-Georges, le Zuiderzée

(1) Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 4, ch. 1, p. 145.

(2) De Martens, *Précis du Droit des Gens moderne*, liv. 2, ch. 1, § 42.

et même le golfe de Finlande ; que l'usage des premiers ne saurait être disputé par les peuples situés sur leurs bords, à aucune nation de l'univers, parce que toutes sont intéressées à en jouir (1).

Quant à l'Archipel, s'il a pu être l'objet de prétentions exclusives de la part des Turcs, ces prétentions n'ont jamais été érigées en droit; et il n'est plus même possible qu'elles subsistent à présent, depuis l'émancipation de la Grèce et son érection en royaume indépendant.

Enfin, pour le golfe de Finlande, il est vrai qu'avant la cession de la province de ce nom à la Russie, la Suède le possédait sans contestation; aujourd'hui, quoique, selon M. Schmalz, on n'ait pas encore décidé à qui il appartiendra (2), il nous semble que s'il doit être la propriété particulière d'un état, ce ne peut être que de la Russie.

La sûreté d'un état, le soin de sa propre défense, lui font une nécessité de veiller particulièrement sur ses frontières. En vertu de son droit d'indépendance absolue, il est le maître de réglementer à son gré, à l'égard des étrangers, l'entrée sur son territoire.

Les frontières maritimes sont, par leur nature, susceptibles d'une attaque imprévue, d'une soudaine invasion; la contrebande et le commerce interlope peuvent y être organisés sur une large échelle. Une nation doit donc exercer sur les bâtiments de toute

(1) Pinheiro-Ferreira, notes sur de Martens, n° 23.

(2) Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 4, ch. 1, p. 145.

espèce qui tenteraient d'aborder clandestinement sur ses côtes, et même sur ceux qui en approchent de trop près, la surveillance la plus étendue.

Les bords et rivages de la mer qui baigne les côtes d'un état sont les limites maritimes *naturelles* de cet état (1). Mais pour la protection, pour la défense plus efficaces de ces limites naturelles, la coutume générale des nations, d'accord avec beaucoup de traités publics, permet de tracer sur mer, à une distance convenable des côtes, et suivant leurs contours, une ligne imaginaire qui doit être considérée comme la frontière maritime artificielle. Tout bâtiment qui se trouve à terre de cette ligne est dit être *dans les eaux* de l'état dont elle limite le droit de souveraineté et de juridiction.

C'est cette ligne fictive que Pinheiro-Ferreira appelle *ligne de respect*, et en dedans de laquelle, dit-il avec raison, « l'étranger, même dans l'absence de » toute force, doit se conduire comme s'il se trouvait » sur le territoire du pays, et ne rien entreprendre de » ce que le gouvernement de ce pays aurait droit » d'empêcher comme portant atteinte à la propriété ou » à la sûreté de sa nation (2). »

---

(1) « Sera réputé bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusqu'où le graud flot de mars se peut étendre sur les grèves. » (*Ordonnance de la marine du mois d'août* 1681, liv. 4, tit. 7.) C'est la définition de Cicéron et des lois romaines, « *qualenus hybernus fluctus maximus excurrit,* » accommodée à l'état des connaissances modernes.

(2) Pinheiro-Ferreira, note 22 du *Droit des Gens moderne* de Martens. — Le même, *Manuel du citoyen sous un gouvernement représentatif*, 3e part., p. 588.

Tout l'espace de mer compris entre cette ligne et la côte porte le nom de *mer territoriale*.

L'étendue n'en est pas fixée d'une manière uniforme. Les auteurs sur le droit international diffèrent quant à cette étendue; mais le plus grand nombre, surtout parmi les modernes, la bornent assez généralement à la plus forte portée du canon qui serait placé sur les côtes (1). Implicitement ils adoptent en cela l'opinion de Grotius et de Bynkershoek, qui comprennent dans le territoire d'une nation tout l'espace de mer qu'on peut défendre de terre (2).

L'habile commentateur de l'ordonnance de 1681 sur la marine, Valin, propose une autre fixation. Selon lui, il faudrait considérer comme mer territoriale de la nation propriétaire de la côte voisine, toute l'étendue de la mer adjacente où l'on peut trouver le fond (3).

Cette méthode, à ne la considérer que sous le rapport géologique, s'accorde mieux avec les idées générales sur la physique du globe; car, sans contredit, le fond de la mer attenant à la terre n'est que la continuation du sol de cette terre. Ainsi, par exemple, dans le golfe de Gascogne et aux abords des côtes de Bretagne, où la sonde est un excellent moyen d'atter-

---

(1) Vattel, *Le Droit des Gens*, liv. 1, ch. 23, § 289.— Azuni, *Droit maritime*, t. 1, ch. 2, art. 2, § 14. — Klüber, *Droit des Gens moderne de l'Europe*, § 130.— De Martens, *Droit des Gens*, § 40.

(2) Grotius, *Droit de la guerre et de la paix*, liv. 2, chap. 3, §§ 13 et 14, n° 2.—Bynkershoek, *De dominio maris*, cap. 2.

(3) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, liv. 5, tit. 1, *De la liberté de la pêche*.

rage, lorsqu'après une traversée longue et pénible, le plomb nous rapporte le fond à plus de trente lieues de terre; nous détachons religieusement les moindres parcelles de ce fond, en nous disant avec joie : « C'est de la terre de France! »

Mais, outre que la question doit être résolue, non d'après la géologie, mais d'après la raison de droit international, cette méthode a par elle-même deux inconvénients capitaux. — Le premier, c'est de ne pouvoir être applicable partout, puisqu'il existe des côtes tellement *accores* que la sonde ne rapporte rien presque à toucher terre, de telle sorte que l'état, sur de pareilles côtes, n'aurait aucune mer territoriale, si on s'en tenait à cette méthode. — Le second, c'est de ne donner qu'une ligne variable sur tous ses points, brisée, sur la même côte, par les mille et mille accidents du fond; enfin, impossible à déterminer régulièrement d'une manière ostensible et précise, puisqu'elle dépendrait, sur chaque point, d'une opération de sondage.

Valin, à qui ces deux inconvénients n'ont, sans doute, pas échappé, pense que, pour les côtes à l'égard desquelles cette fixation est inapplicable, vu la grande quantité de fond à très-petite distance, l'étendue de la juridiction sur la mer devrait être bornée à la portée du canon et non au delà. Il reconnaît aussi, en général, la nécessité de poser des limites précises à la distance où doit cesser cette juridiction. C'est à quoi, dit-il, il a été pourvu par les traités de paix et de commerce, en fixant cette distance à deux lieues de la côte; mais, ajoute-t-il, à condition que le cours

ordinaire de la navigation et le passage nécessaire des navires ne soit pas empêché, sous prétexte du voisinage de certaines côtes. En définitive, c'est s'en référer uniquement au droit positif, sans donner de règle pour les cas si nombreux où il n'existe aucun traité.

M. Gérard de Rayneval dit que la portée du canon est une distance bien restreinte pour la sûreté des côtes. Selon lui, la mesure la plus juste serait, à ce qu'il semble, la vue de ces mêmes côtes, c'est-à-dire l'horizon réel (1).

En disant horizon réel, M. de Rayneval entend sans doute dire l'horizon visuel; car il ne peut être question ici, ni de l'horizon rationnel ou mathématique, ni de l'horizon vrai ou astronomique. Mais on peut demander, avec Bynkershoek, quelle sera l'étendue de cet horizon visuel qui varie avec le degré d'élévation de l'observateur; en outre, se bornera-t-on à la vue simple, ou aura-t-on recours aux lunettes marines (2).

Quant à nous, nous croyons qu'il est indispensable, pour se fixer sur l'étendue que doit avoir la mer territoriale, de remonter aux principes sur lesquels est fondé le régime particulier de cette portion de la mer, et à la nature des droits que la nation propriétaire des côtes peut réclamer sur elle.

Peu importe que le fond de la mer soit le prolon-

(1) *Institutions du droit de la nature et des gens*, liv. 2, ch. 9, § 10.

(2) « An enim, quo longissime patet prospectus? idque ex qualibet » terra? littore? arce? urbe? an quo quis nudis oculis prospicit? an » quo repertis nuper telescopiis? an quo vulgus? an quo qui cernit » acutus? » (Bynkershoek, *De dominio maris dissertatio*, cap. 2.)

gement géologique plus ou moins reconnaissable de ces côtes : du moment qu'il y a mer, avec profondeur suffisante pour la navigation, il y a là une voie de communication de droit des gens, dont tous les peuples ont la faculté d'user, et qui ne saurait leur être légitimement disputée, selon les principes que nous avons déjà exposés. Si la nation propriétaire des côtes voisines est maîtresse, hors les cas de relâche forcée, d'interdire l'abord de son territoire; elle ne peut prétendre empêcher qu'on navigue en vue de ce territoire; elle ne peut prétendre déclarer la fermeture de la mer territoriale, comme elle déclarerait la fermeture d'un de ses ports; ni imposer de tribut ou péage aux navires qui y passent, comme s'ils passaient dans une eau qui lui appartînt : à moins de travaux ou de secours particuliers, dont les localités exigeraient l'établissement et l'entretien dans l'intérêt de la navigation générale, et auxquels ce péage servirait de légitime indemnité. Agir contre ces règles, ce serait vouloir s'opposer à la destination essentielle de la mer, ou vouloir en tirer un profit qui n'est dû à personne. La nation en eût-elle les moyens de fait, ce ne serait pas un droit pour elle. L'obstacle moral, l'obstacle de raison universelle est toujours là. Ainsi, le droit qui existe sur la mer territoriale n'est pas un droit de propriété; on ne peut pas dire que l'état propriétaire des côtes soit propriétaire de cette mer.

Le pouvoir particulier qui lui est reconnu sur cet espace dérive du soin de sa propre sûreté, de sa propre défense, droit essentiel pour tous les êtres individuels ou collectifs légitimement organisés. Ce n'est pas seu-

lement la défense générale du pays et de ses intérêts publics, contre toutes les attaques dont il pourrait être l'objet; c'est aussi la défense de ses nationaux, de ses habitants, de toute personne, même étrangère, qui y réside, dans leur sûreté, dans leur propriété, dans leurs intérêts individuels, contre les délits de toute sorte qui pourraient y porter atteinte. Chargé de cette défense publique et particulière sur tout cet espace, l'état a le droit de faire les règlements, les lois nécessaires à ce but, et d'employer la force publique pour les y faire exécuter. Ainsi les lois de police et de sûreté y sont obligatoires. En un mot, l'état a sur cet espace, non la propriété mais un droit d'empire; un pouvoir de législation, de surveillance et de juridiction, conformément aux règles de la juridiction internationale.

Cela posé, puisque, d'une part, le pouvoir de chaque nation sur la mer adjacente à ses côtes est fondé sur son droit de défense, il ne doit s'étendre que jusqu'au point d'où peuvent commencer des craintes sérieuses d'attaque et de danger; et puisque, d'autre part, ce pouvoir comprend la législation, la surveillance, la juridiction, et même l'emploi de la force publique, il ne doit pas aller au delà du point que cette force peut atteindre. C'est-à-dire qu'eu égard à la réalité soit de l'attaque, soit de la défense possibles, on ne doit considérer comme mer territoriale, soumise au régime entier de cette mer, que la portion qui peut être dominée par les moyens d'action partis des côtes, ou qui peut menacer les côtes par les moyens d'action établis sur elle. La plus forte portée du canon, selon

les progrès communs de l'art, à chaque époque, est donc la meilleure mesure universelle à adopter. Bien entendu que la distance ne commence à compter que du point où il y a véritablement mer navigable.

La règle que donne Bynkershoek, *Terræ potestas finitur ubi finitur armorum vis* (1), est aujourd'hui la règle de droit des gens; et depuis l'invention des armes à feu, cette distance a ordinairement été considérée comme de trois milles (2).

Toutefois, il y a, relativement à cette limitation de la mer territoriale, deux observations à faire :

La première, c'est que la plus forte portée du canon est la mesure commune, celle du droit des gens universel, qui doit être observée par tous, en l'absence de tout traité. Mais rien n'empêcherait certaines puissances de fixer entre elles, par des traités, une autre étendue à la mer territoriale. Seulement, l'étendue ainsi fixée ne serait obligatoire que pour les parties contractantes, les autres puissances restant dans le droit commun. Notre opinion, du reste, est que ces traités particuliers, tout en substituant une mesure plus fixe, en chiffres précis, à celle de la portée du canon, ne doivent guère s'écarter de cette dernière, sous peine de se mettre en opposition avec les principes de

---

(1) « Quare omnino videtur rectius, eo potestatem terræ extendi, » quousque tormenta exploduntur, etc.... Alioquin generaliter dicen- » dum esset, potestatem terræ finiri, ubi finitur armorum vis. » (*De dominio maris*, cap. 2.)

(2) Wheaton, *Élém. de droit internat.*, vol. 1, part. 2, chap. 4, § 7, p. 169.

raison sur lesquels est fondé le régime particulier de la mer territoriale.

La seconde observation, c'est que jusqu'ici nous n'avons parlé de ce régime qu'en le considérant dans son ensemble et dans toutes ses conséquences, comme entraînant application de la souveraineté entière de l'état adjacent, même de ses lois de police et de sûreté, et de sa juridiction générale. C'est à cet ensemble de conséquences, à cet empire ainsi généralisé, qu'il faut appliquer rigoureusement ce que nous avons dit de la mer territoriale et de l'étendue qu'elle doit avoir. On sent que l'espace maritime soumis ainsi, non pas à un droit de propriété, mais à la souveraineté d'un état, doit être nécessairement renfermé dans d'étroites limites. C'est à ce régime complet que répondent expressément la dénomination de mer territoriale, et la limite commune de la plus forte portée du canon.

Mais il est, dans cet ensemble, des points de détail qui méritent une attention particulière, et qui peuvent comporter, par leur nature, des règlements spéciaux. Telles sont principalement les dispositions à établir pour empêcher les fraudes en matière de douanes et de commerce, ou pour protéger la pêche côtière qui, à moins de conventions spéciales, doit être réservée aux seuls nationaux.

C'est sur ces points particuliers et autres semblables qu'il intervient plus fréquemment des traités entre nations, et que des distances précises, souvent plus étendues que celle de la portée du canon, sont convenues de part et d'autre. La règle, dans tous ces cas, doit toujours être que la distance ainsi convenue n'est

obligatoire, même entre les parties contractantes, que pour l'objet en vue duquel elle a été établie; et que pour tous les autres, s'il n'y a point de règlements spéciaux, il faut revenir à la mesure commune et aux principes généraux sur la mer territoriale.

Ainsi, les états voisins, entre lesquels pourraient s'élever des contestations au sujet de la pêche côtière, sont dans l'habitude de fixer leurs droits réciproques par des traités; et dans une convention pareille, formée récemment entre la France et l'Angleterre, nous voyons la distance pour la limite du droit exclusif de pêche sur les côtes respectives des deux pays, fixée à trois milles de la laisse de basse mer (1).

Quant aux mesures à prendre, aux règles et lois à faire observer touchant le commerce, si elles sont quelquefois l'objet de traités conclus entre les nations, elles

(1) *Convention, entre la France et l'Angleterre, sur la pêche*, du 2 août 1839 (*Annales maritimes et coloniales*, 1839, 1re part., p. 861) :

« Art. 9. Les sujets de S. M. le roi des Français jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de 3 milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes de France, et les sujets de S. M. B. jouiront du droit exclusif de pêche dans un rayon de 3 milles de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes des îles Britanniques.

» Bien entendu que, sur cette partie des côtes de France qui se trouve entre le cap Carteret et la pointe de Menga, le droit exclusif de toute espèce de pêche n'appartiendra qu'aux sujets français en dedans des limites mentionnées en l'article 1er de la convention.

» Il est également entendu que le rayon de 3 milles fixant la limite générale du droit exclusif de pêche sur les côtes des deux pays sera mesuré, pour les baies dont l'ouverture n'excédera pas 10 milles, à partir d'une ligne droite allant d'un cap à l'autre.

» Art. 10. Il est convenu que les milles mentionnés en la présente convention sont des milles géographiques de 60 au degré de latitude. »

sont le plus souvent, et de plein droit, fixées par le gouvernement seul à qui appartient l'empire sur la mer territoriale.

Les peuples commerçants sont censés les connaître, et sont tenus de les observer.

En Angleterre, suivant une loi du 28 août 1833, « les navires de commerce étrangers trouvés dans la limite d'une lieue des côtes, soit à l'ancre, soit louvoyant ou rôdant, et ne se dirigeant pas vers un port, ou vers le but de leur voyage, lorsque le temps le permet, doivent se retirer dans les quarante-huit heures, sur la sommation qui leur en est faite ; s'ils sont chargés de marchandises prohibées, et qu'ils n'obéissent pas à la sommation, ils sont confisqués. »

En temps de guerre, le respect dû par les belligérants à la mer territoriale d'un état neutre, est sanctionné depuis longtemps par le droit coutumier et par le droit conventionnel. Un grand nombre de traités anciens et modernes commandent aux puissances belligérantes de s'abstenir, les unes à l'égard des autres, de tout acte d'hostilité dans les eaux d'une puissance qui garde la neutralité.

Mais, à ce sujet, si le principe du respect qu'on doit aux mers territoriales neutres est reconnu par tous les traités, ces traités ne s'accordent pas aussi bien sur l'étendue à donner en ce cas à ces mers. Plusieurs la fixent à deux lieues et à trois lieues; d'autres la bornent à la portée du canon; ceux avec les puissances barbaresques la portent quelquefois jusqu'à dix lieues.

Cette question, éminemment importante, des règles

à observer par les belligérants entre eux, dans les mers territoriales des puissances étrangères à la guerre, appartient, du reste, aux règles internationales maritimes qui concernent la neutralité; et c'est en traitant de cette matière que nous aurons à exposer les détails qui s'y rattachent.

## CHAPITRE NEUVIÈME.

### DES NAVIRES DE COMMERCE.

### SOMMAIRE.

L'usage de la pleine mer, bien qu'il soit libre et commun à tous les peuples, est réglementé par des principes de droit international. — Le premier de ces principes est que tout navire doit se placer sous la sauvegarde de la nation à laquelle il appartient; ou, en d'autres termes, doit avoir une nationalité. — Raisons sur lesquelles se fonde la nécessité de cette nationalité.

Il faut distinguer à ce sujet : — 1° les conditions auxquelles l'existence de cette nationalité est soumise; — 2° les preuves que les navires peuvent être tenus d'en donner. — Sous ces deux rapports, les navires de commerce diffèrent des navires de guerre.

Les conditions d'existence pour la nationalité des navires de commerce sont fixées par la législation de chaque état. — Les objets principaux sur lesquels elles portent sont : 1° la construction ou l'origine du navire; 2° les propriétaires à qui il appartient; 3° le capitaine et les officiers qui le commandent; et 4° l'équipage qui le monte. — Considérations particulières qui rendent les états plus ou moins rigoureux ou plus ou moins faciles dans l'établissement de ces conditions.

Les dispositions fondamentales sur ce sujet se trouvent soit dans des lois constitutives nommées actes de navigation, soit dans les Codes de commerce maritime, soit dans des lois spéciales. — Actes de navigation de la Grande-Bretagne, de 1651; de la France, de 1793; et des États-Unis d'Amérique, de 1817. — Texte ou analyse des dispositions législatives des principales puissances maritimes sur cette matière. — Résumé général qu'on peut faire ressortir de ces textes.

Outre les conditions d'existence de la nationalité des navires, il faut encore les moyens de preuve de cette nationalité. — Le pavillon est un signe distinctif de nationalité; mais il doit être appuyé, au besoin, de preuves justificatives. — Ces preuves se trouvent dans les *papiers de bord* ou *lettres de mer* dont tout navire doit être pourvu.

Le nombre, la nature et la formule des papiers de mer sont réglés par la

législation maritime de chaque état. — Texte ou analyse de cette législation pour les principales puissances maritimes. — Papiers généralement considérés comme essentiels et nécessaires pour faire preuve de la nationalité.

Dispositions sur cette matière contenues dans les traités de commerce et de navigation.

Si la pleine mer est libre, si son usage est commun à tous les peuples qui y ont un droit égal, précisément à cause de cette communauté cet usage doit être défini, réglementé par des lois et des principes consentis, sinon expressément, du moins en coutume, par toutes les nations, pour leur propre intérêt.

Il n'est loisible à chacun de se livrer à la navigation qu'à la condition de se placer sous la sauvegarde de la nation dont il fait partie. Quand Grotius pose ce principe général : « Que qui que ce soit peut navi» guer sur mer, même sans en avoir obtenu licence » d'aucun prince (1) », il entend sans doute seulement, que les citoyens d'un état quelconque n'ont besoin de la permission d'aucun gouvernement étranger au leur.

L'indépendance d'un état souverain se communique jusqu'à un certain point, à tout navire naviguant sous la protection de cet état et armé et équipé soit par l'état lui-même, soit par de simples citoyens. Mais un navire sans caractère national n'offrirait aucune garantie et ne pourrait invoquer légitimement aucune protection : il faut donc qu'il ait une nationalité et qu'il puisse au besoin en donner des preuves.

M. Pinheiro-Ferreira répondant à cette question :

(1) « Permissum cuilibet in mari navigare etiam à nullo principe impetratâ licentiâ. » (Voir ci-dessus, page 137, note 2.)

Comment un vaisseau peut-il prouver à quelle nation il appartient? dit : « Qu'il est absurde d'exiger que » quelqu'un appartienne forcément à une nation, parce » qu'on est libre d'appartenir à plusieurs à la fois, ou » de n'appartenir à aucune, si ce n'est par le devoir » de les respecter toutes (1). »

Nous ne saurions admettre cette proposition, même comme principe de droit naturel, c'est-à-dire comme principe fondé en raison.

Puisqu'il est vrai que la destinée de l'homme est essentiellement de vivre en société, de former des corps collectifs régis par un gouvernement et par des lois communes, la prétention de vivre hors de toute association pareille est une excentricité contraire à la nature de l'homme et alarmante pour tous, parce qu'elle n'offre plus, en celui qui a cette prétention, la garantie d'aucune loi ni d'aucune autorité positive et efficace.

Ceci est plus sensible encore quand il s'agit de navires en mer. La mer est un théâtre si vaste, si difficilement soumis à une surveillance et à une police capables d'y garantir la vie, les biens et les droits de chacun, qu'il n'est pas de trop pour cette garantie d'exiger des navires qu'ils se rattachent à une nation quelconque. Cette nation peut être plus ou moins barbare ou civilisée, plus ou moins étrangère aux relations internationales ou plus ou moins entrée en communication de ces relations; mais enfin, quelle que

(1) Pinheiro-Ferreira, *Manuel du citoyen sous un gouvernement représentatif*, t. 2, § 936, p. 603.

soit cette nation, à moins de sortir de la loi commune du genre humain, il faut qu'il y en ait une.

Si la nation à laquelle se rattache le navire est au nombre des états organisés, connaissant et pratiquant le droit des gens, la garantie des pouvoirs publics et de l'autorité de cet état est un élément de sécurité, et le navire se place sous le respect du droit des gens qu'observe le peuple auquel ce navire appartient.

S'il ne s'agit que de bâtiments, pirogues ou autres véhicules maritimes appartenant à des nations incultes et sauvages, qui sont encore étrangères à la notion et à la pratique du droit international, la garantie d'une pareille nation est sans doute inefficace et peu rassurante. C'est à la prudence des navigateurs à se tenir en garde et à agir suivant les cas.

Mais s'il s'agit d'un navire qui ne se rattache à aucune nation quelconque, et qui prétend naviguer en mer indépendant de tout état, de toute société, la situation est trop contraire à la condition de la vie humaine elle-même, pour qu'on puisse l'admettre raisonnablement comme un droit. Que serait l'équipage d'un pareil navire, libre de tout frein, qui ne se relierait d'aucune manière légitime à la terre? et comment pourrait-il vivre, si ce n'est aux dépens des autres navigateurs et des côtes? On peut affirmer, sans craindre de se tromper, que forcément ce ne serait là rien autre qu'un équipage de pirates.

Nous repoussons donc comme une utopie ce prétendu droit naturel, et nous posons en principe non-seulement de droit positif, mais aussi de pure raison, la nécessité pour tout bâtiment d'avoir une nationalité.

La maxime contraire serait subversive de la sécurité de la navigation, et par conséquent de la liberté des mers.

Il faut distinguer, au sujet de la nationalité des navires, deux choses : premièrement, les conditions auxquelles l'existence de cette nationalité est soumise; et, en second lieu, les preuves que les navires peuvent être tenus d'en donner. Sous ce double rapport, on conçoit qu'il existe des différences notables entre les bâtiments de l'état et ceux des particuliers; autrement dits, bâtiments de guerre et bâtiments de commerce. C'est de ces derniers que nous devons traiter d'abord, réservant pour un chapitre suivant ce qui concerne les bâtiments de guerre.

Les états, pour reconnaître à des navires armés et équipés par des particuliers le caractère national, et pour les faire jouir des avantages résultant de cette nationalité, soit dans le pays même, soit au dehors, peuvent exiger des conditions plus ou moins rigoureuses, hors lesquelles la nationalité n'existera pas.

Les objets principaux sur lesquels portent ces conditions peuvent être : 1° la construction ou l'origine du navire; 2° les propriétaires à qui il appartient; 3° le capitaine et les officiers qui le commandent; et 4° l'équipage qui le monte.

La considération naturelle qui se présente, c'est : — pour le navire, s'il a été ou non construit dans le pays; — pour les personnes (propriétaires, capitaines et officiers, ou équipage) s'ils sont ou non des nationaux.

On conçoit que chaque état puisse, sur ces quatre points, pour considérer un navire comme national : 1° Exiger qu'il ait été construit dans le pays; ou admettre aussi les navires construits en pays étrangers, mais seulement dans certains cas particuliers d'acquisition; ou enfin les admettre même dans tous les cas d'achats et autres acquisitions volontaires; — 2° Exiger que les propriétaires soient tous des nationaux; ou admettre même parmi eux, pour une partie plus ou moins grande, des propriétaires étrangers; — 3° Exiger que le capitaine et les officiers soient tous nationaux, ou admettre même des étrangers parmi eux, ou du moins parmi les officiers autres que le capitaine; 4° Exiger, enfin, que l'équipage soit composé en totalité de nationaux, ou permettre qu'il contienne une fraction plus ou moins grande d'étrangers.

Les nations, dans l'établissement de ces conditions, seront évidemment plus ou moins faciles, plus ou moins rigoureuses, selon ce qu'elles croiront le plus de leur intérêt; selon l'état de prospérité, de développement, d'enfance, ou de décadence où se trouvera leur marine, suivant le degré de leurs ressources maritimes en matériel ou en personnel.

Un état qui n'a pas de marine, qui ne sait pas construire, qui ne possède pas en suffisante quantité des matelots ou de bons officiers, en un mot qui ne sent pas encore en soi assez d'éléments pour se passer des autres, pourra admettre beaucoup plus largement, soit les constructions, soit les capitaux, soit les capitaines et officiers, soit les équipages étrangers.

Un état au contraire qui, n'étant pas encore parvenu

au développement maritime qu'il peut espérer, possède en soi les forces nécessaires pour y atteindre sans être obligé de recourir aux autres, aura intérêt à stimuler, sur ce point, l'activité de son industrie, l'emploi de ses capitaux, l'aptitude de ses nationaux, en faisant plus petite la part de concours laissée aux étrangers dans la marine nationale.

Enfin il en sera de même des pays parvenus à un haut point de splendeur et de puissance maritimes, jaloux de conserver en eux cette puissance, à moins qu'ils ne la jugent tellement supérieure et tellement assise que l'abandon du système protecteur et l'appel à la concurrence avec les autres nations ne leur paraissent des mesures plutôt utiles que nuisibles pour eux.

Aux conditions imposées dans chaque état pour l'existence de la nationalité des navires, se joignent encore, comme moyen de protection de la marine locale, certains monopoles, certains avantages, certaines exemptions ou diminutions des droits de douanes qui sont accordés à cette marine, à l'encontre de celle des étrangers. Parmi ces réserves, se trouvent plus généralement celle du transport de marchandises de port à port, autrement dit du cabotage dans le pays; celle de certaines relations coloniales, ou du transport de certaines productions particulières, le tout suivant la loi de chaque état. Mais il faut observer, à l'égard de ces deux derniers modes d'encouragements, que, lorsque les réserves ou les avantages concédés aux seuls nationaux prennent un caractère trop exclusif contre les étrangers, ils portent en soi le danger de dispositions analogues chez les autres puissances par

mesure de rétorsion. Aussi est-il à désirer, sur ce dernier point, que les traités internationaux de commerce et de navigation substituent à une guerre d'exclusion inintelligente entre les divers états des règles plus propices à l'extension des relations commerciales, et calculées de manière à produire un avantage commun.

Les dispositions fondamentales sur la nationalité des navires et sur les avantages attachés à cette nationalité se trouvent établies, en quelques pays, par une loi générale et constitutive qu'on nomme *Acte de navigation*. Les codes de commerce maritime contiennent aussi, ordinairement, des articles qui se réfèrent à ces conditions de la nationalité, et surtout aux titres et papiers destinés à en faire preuve. Quant aux détails des priviléges accordés aux navires nationaux, des charges imposées ou des facilités concédées aux bâtiments des autres états, ce sont des points susceptibles de beaucoup plus de variations. Ils sont réglés par les lois spéciales des douanes dans chaque pays, et souvent stipulés par des traités de commerce et de navigation entre les états. Ils ne rentrent pas, du reste, dans l'objet particulier de notre travail.

En Angleterre, l'acte de navigation décrété en 1651 par le long parlement, deux années avant le protectorat de Cromwell (1), a toujours depuis lors et jusqu'en 1850, servi de base à la législation pour l'en-

(1) Voir l'analyse de cet acte, article par article, à l'appendice, annexe B.



couragement de la marine et de la navigation. La lutte engagée il y a quelques années entre les partisans de la protection et les partisans du libre échange (*free-traders*), a abouti en 1849 à l'adoption par le parlement d'un acte de réforme conçu dans le sens du deuxième système, et mis en vigueur à compter du 1er janvier 1850.

En France notre acte de navigation est du 21 septembre 1793. Il a été décrété par la Convention nationale sur le rapport de Bertrand Barrère.

Les États-Unis d'Amérique en ont un du mois de mars 1817.

Dans tous ces actes, lois ou statuts, le point important à remarquer pour l'officier de marine appelé à reconnaître si les navires qu'il rencontre et avec lesquels il entre en relation ont telle ou telle nationalité, ce sont les conditions imposées, dans chaque pays, pour l'existence de cette nationalité, et les modes légitimement établis pour en faire preuve. Laissant donc de côté ce qui se réfère uniquement aux priviléges, droits ou charges établis à l'occasion de la navigation, matière étrangère à notre spécialité, nous donnerons en note, textuellement ou par analyse, les dispositions législatives des principaux états maritimes, relativement d'abord à l'existence, et ensuite aux preuves de la nationalité (1).

---

(1) Nous devons faire observer que nous avons tiré la série ou l'analyse des textes législatifs qui vont suivre, en partie des actes de navigation, codes de commerce, lois ou statuts étrangers que nous avons eus sous les yeux, et en partie du recueil publié par M. ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH sous le titre de *Concordance entre les Codes*

Si de ces textes nous cherchons à faire sortir un résumé général, plus facile à saisir dans son ensem-

---

*de commerce étrangers et le Code de commerce français* (Paris, 1844, in-4°), recueil qui nous a été fort utile pour plusieurs textes qui nous manquaient.

FRANCE.

*Acte de navigation du 21 septembre* 1793, art. 2 et 4. (Voir cet acte à l'appendice, annexe B.) — *Loi du 27 vendémiaire an* 2, art. 7, 12, 13, 22. — *Décret du 9 nivôse an* 10, concernant la composition des équipages des navires baleiniers — *Arrêté du 2 prairial an* 11, tit. 1er, chap. 2, art. 10. — *Loi du 9 juin* 1845, art. 11. — *Loi du 22 juillet* 1851, art. 10. — *Décret du 22 août* 1851, art. 1.

GRANDE-BRETAGNE.

*Acte de réforme du 26 juin* 1849. (Voir à l'appendice, annexe B.)— Il abroge plusieurs dispositions d'actes antérieurs, entre autres les suivantes :

Défense d'immatriculer un bâtiment s'il n'a pas été construit sur un point des domaines britanniques.—Perte de leur qualité de bâtiments anglais pour les bâtiments réparés à l'étranger.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Il y a quatre espèces de navires :

1° Les navires sujets à registre, c'est-à-dire ceux construits en Amérique ou condamnés comme prise, ou confisqués pour contravention aux lois du pays, et qui appartiennent à des citoyens de l'Union, ont le droit d'être enregistrés (Acte du congrès du 31 décembre 1792, chap. 1, et du 18 février 1793, chap. 8). Il faut cependant que le propriétaire, à moins qu'il ne soit consul ou agent accrédité, ne fasse pas sa résidence habituelle à l'étranger. Il est nécessaire au moins qu'il soit associé à une maison résidant aux États-Unis et qu'il y exerce le commerce (Acte de 1792, sect. 2). Les citoyens naturalisés ne peuvent séjourner plus d'un an dans leur pays natal, ni plus de deux années à l'étranger, s'ils ne veulent perdre les avantages attachés à l'enregistrement du bâtiment. Un nouveau registre doit être délivré, lorsqu'un bâtiment a été vendu de bonne foi à un citoyen américain domicilié en Amérique (Acte du 27 mars 1804, ch. 52).

2° Les navires construits dans les États-Unis, mais qui en totalité

ble, voici, quant aux conditions d'existence de la nationalité, en rangeant méthodiquement ce résumé

---

ou en partie appartiennent à d'autres qu'à des citoyens de l'Union, doivent être inscrits (*recorded*) et ont les droits des navires construits et inscrits aux États-Unis. (Acte de 1792, ch. 1, sect. 20.) (*Schips built and recorded in the United States.*)

3° Les navires qui, quoique appartenant à des Américains, n'ont cependant pas été construits dans les États-Unis, peuvent recevoir un acte de propriété. (Actes des 14 avril 1802, ch. 16, et 2 mars 1803, ch. 59.)

4° Les bâtiments employés pour la pêche et le cabotage doivent avoir les mêmes qualités que les navires soumis à l'enregistrement, être compris sur le rôle et avoir obtenu une licence (*enrollered and licenced*) (Acte du 18 février 1793, ch. 8, sect. 1 et 2). En conséquence, tout navire à registre peut être enrôlé sur l'exhibition de son registre; et chaque bâtiment compris sur le rôle peut obtenir un nouveau registre s'il laisse périmer son enrôlement. (Acte du 18 février 1793, ch. 8, sect. 3.)

« Les bateaux pêcheurs et de cabotage ne peuvent, sous peine de confiscation, charger aucune marchandise étrangère, s'ils ne sont enrôlés et s'ils n'ont reçu une licence. (*Ibid.*, sect. 12.)

» Tout capitaine, pour commander un navire enregistré, doit être citoyen des États-Unis.» (Acte du 31 décembre 1792, sect. 3.)

#### ESPAGNE.

Suivant le *Code de commerce*, sanctionné et promulgué le 30 mai 1829, obligatoire à partir du 1er janvier 1830, dont une traduction a été publiée dans la *Collection des Lois des Etats modernes*, par M. Victor FOUCHER :

Art. 584. « Les étrangers qui n'ont pas de lettres de naturalisation ne peuvent acquérir en tout ou en partie la propriété d'un navire espagnol; et si la propriété leur en échoit, soit à titre de succession, soit à tout autre titre gratuit, ils seront obligés de les vendre dans le délai fixe de trente jours, à peine de confiscation. »

Art. 590. « Il est permis aux Espagnols d'acquérir des navires de construction étrangère et de naviguer avec eux avec les mêmes droits et les mêmes franchises que s'ils avaient toujours été nationaux,

sous chacun de ces quatre points : 1° la construction ou l'origine; 2° la propriété; 3° le capitaine; 4° l'équi-

pourvu qu'on observe les autres formalités prescrites par l'ordonnance de matricule de mer.

» Néanmoins le contrat d'acquisition ne peut renfermer aucune réserve frauduleuse en faveur d'un étranger, sous peine de confiscation du navire. »

Art. 591. « Le commerce d'un port espagnol à un autre port du royaume sera exclusivement fait par navires sous matricule espagnole, sauf les exceptions résultant de traités de commerce avec les puissances étrangères. »

Art. 634. « Le capitaine du navire doit être Espagnol, domicilié dans les royaumes d'Espagne et avoir capacité pour contracter et s'obliger.

» Les étrangers ne peuvent être capitaines s'ils n'ont pas des lettres do naturalisation et s'ils ne fournissent pas une caution de la moitié au moins de la valeur du navire qui leur est confié. »

PORTUGAL.

D'après le *Code de commerce portugais*, du 18 septembre 1833 :

Art. 1295. « Le navire vendu à un étranger non naturalisé cesse d'être portugais. »

Art. 1315. « Le commerce entre les ports du Portugal, les îles et les possessions portugaises dans toutes les parties du monde, ne peut être fait que par des navires portugais, tant pour l'importation que pour l'exportation. »

Art. 1316. « Tout navire portugais doit être légitimement enregistré et mis en mer comme tel; le certificat du registre est un des documents du bord. »

Art. 1317. « Ne seront enregistrés comme portugais que les navires et embarcations de construction portugaise, ceux capturés légalement et jugés de bonne prise, et ceux achetés par des sujets portugais depuis le payement du droit exigé.

Art. 1362. « Tout capitaine doit être né dans les deux royaumes ou dans ses colonies. »

AUTRICHE.

*Édit sur la navigation marchande du 25 juillet 1774.*

Chapitre 2, art. 1. « Nul ne pourra à l'avenir monter ou comman-

page du navire; voici le résultat auquel nous arriverons.

---

der, en qualité de capitaine ou de patron, un bâtiment muni de notre patente maritime ou passe-port, naviguant avec les enseignes impériales et royales, s'il n'a vingt ans accomplis et s'il n'est sujet de l'empire ou naturalisé. »

Art. 8. « L'équipage devra être composé des deux tiers au moins de sujets autrichiens, et, pendant le voyage, de même nombre de matelots qu'au moment du départ. Les diverses mutations qui auront eu lieu seront certifiées autant que possible par les consuls. »

Art. 11. « Aucun capitaine ou patron ne pourra se servir de la patente souveraine pour un autre bâtiment que pour celui en faveur duquel elle aura été délivrée, sous des peines sévères qui pourront s'étendre à la peine de mort en cas de fraude ou de dommage pour l'état. Le capitaine devra rendre la patente si le navire est vendu ou désarmé. »

Art. 12. « Les sujets autrichiens seuls peuvent être propriétaires de navires; le capitaine est tenu de faire connaître le propriétaire étranger et de le dénoncer à l'autorité dès qu'il lui est connu, sous les peines de droit et même de condamnation à mort en cas de fraude ou de dommage pour l'état. »

*Édit du 14 novembre 1787.*

Art. 1. « Le pavillon autrichien ne pourra être accordé qu'au propriétaire de navire sujet des pays héréditaires ou naturalisé. »

Art. 5. « Si un étranger est coïntéressé dans la propriété d'un navire, la confiscation et une amende de mille ducats d'or seront prononcées. »

Art. 6. « La même peine sera encourue par le propriétaire d'une patente qui prêtera son nom pour l'obtenir en faveur d'un étranger ou qui la lui cédera. »

Art. 8. « Le navire pour lequel la souveraine patente sera sollicitée devra avoir été construit dans un port autrichien, ou au moins acheté, armé et équipé dans le port d'une puissance qui soit en paix et amitié avec les Barbaresques. Si l'achat et l'armement ont été faits dans un port étranger, le navire sera conduit à Trieste, où le rôle de l'équipage sera composé de manière que la moitié au moins de sujets autrichiens en fasse partie. »

1° *En ce qui concerne la construction ou l'origine des navires*, notre acte de navigation exige, avant tout,

---

SUÈDE.

Ne sont considérés comme nationaux que les navires construits en Suède et dont les propriétaires sont sujets suédois.

Néanmoins les navires étrangers, après l'obtention d'une lettre de franchise, peuvent jouir des priviléges et franchises accordés aux bâtiments suédois.

Les bâtiments doivent être sous la conduite d'un capitaine suédois et la plus grande partie au moins de l'équipage composée de suédois. (Ord. roy. du 2 août 1731.)

L'étranger qui jouit de la qualité de citoyen suédois peut armer un navire, seulement dans le cas où il a été construit en entier dans le royaume.

Quant aux autres navires, la part d'un armateur étranger ne peut être de plus d'un tiers s'il ne jouit déjà depuis trois ans du droit de citoyen et s'il n'a rempli d'une manière convenable ses obligations de bourgeois, et encore ne peut-il posséder ce tiers que si ses copropriétaires sont nés et élevés en Suède ou domiciliés depuis trois ans dans une ville suédoise. (Ordonn. du 2 juillet 1816, § 3.)

Celui qui veut obtenir en Suède le commandement d'un navire est tenu d'acquérir le droit de bourgeoisie dans un port de mer ou dans une ville de construction de navires. (Manif. du 23 janvier 1827, et Ord. du 1er mars 1827.)

RUSSIE.

D'après le *Corps des lois pour l'empire russe*, promulgué le 31 janvier 1833 pour être obligatoire à partir du 31 janvier 1835, « les propriétaires des navires peuvent prendre, pour former leur équipage, des patrons ou marins étrangers, si les sujets russes sont en nombre insuffisant pour ce service. Tout propriétaire d'un navire destiné à tenir la mer doit en avoir obtenu le certificat de construction.

» Ce certificat doit contenir la dimension et le port du navire, l'époque ou le lieu où il a été construit, la nature de sa construction, sa désignation et la mention du payement fait au constructeur et aux ouvriers. (Art. 534 à 538.)

» Les douanes russes ne peuvent accorder aux vaisseaux achetés à des étrangers par des Russes le droit de sortie des ports de l'empire,

pour qu'un bâtiment puisse être réputé national, qu'il ait été construit en France ou bien dans une possession française, ou déclaré de bonne prise sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois; aucune autre cause d'acquisition à l'étranger n'est reçue. Toutefois, la loi du 27 vendémiaire an 2, art. 7, modifié par la loi du 9 juin 1845, art. 11, permet de franciser un navire étranger jeté sur les côtes de France ou de ses possessions, et tellement endommagé que le propriétaire ou assureur ait préféré le vendre; pourvu que la moitié de la propriété soit acquise par des Français, que les frais de radoub ou de réparation atteignent le quadruple du prix d'achat, et pourvu qu'il soit ultérieurement équipé et commandé dans les con-

---

qu'après avoir reçu des acheteurs les documents propres à établir que toutes les formalités ont été remplies. » (Art. 547 à 559.)

Art. 574. « La navigation du cabotage, d'un port de l'empire à un autre, n'est autorisée qu'en faveur des sujets russes sur des bâtiments russes. Il n'existe d'exception que pour les ports de la mer Noire, de la mer d'Azof, et ceux des bords du Danube, où le cabotage est permis aux navires étrangers pour dix ans. »

Art. 579. « Les patentes pour naviguer sous pavillon de la marine marchande russe doivent être signées par le conseil d'amirauté et transmises au département des affaires étrangères, qui y appose le sceau de l'état et perçoit les droits. »

Art. 587. « L'empereur seul peut donner à un navire étranger l'autorisation de naviguer sous pavillon russe. »

Art. 589. « Jusqu'en 1840, l'équipage d'un bâtiment russe peut être composé des trois quarts d'étrangers; à dater de 1840 jusqu'en 1850, de la moitié; et depuis 1850, d'un quart seulement. Ce n'est que jusqu'en 1840 que le capitaine peut être étranger; passé cette époque, il doit être Russe. »

Art. 590. « Les bâtiments étrangers achetés par des sujets russes sont soumis aux mêmes règlements, quant à ce qui concerne l'équipage. »

ditions réglementaires. Une décision ministérielle des finances, du 1er juin 1832, permet aussi de franciser un navire trouvé en pleine mer à l'état d'épave, et vendu par la marine à défaut de réclamation valable. Tandis qu'en Espagne, en Portugal, en Autriche, en Suède, en Russie, les navires, même achetés à l'étranger, peuvent, avec certaines conditions marquées par la loi de ces pays, être admis en qualité de navires nationaux.

2° *En ce qui concerne la propriété,* notre acte de navigation voulait que cette propriété appartînt entièrement à des nationaux. La loi du 9 juin 1845, art. 11, se borne à exiger que la moitié, au moins, de la propriété appartienne à des Français. En Angleterre, en Espagne, en Portugal, en Autriche, en Russie, il faut que le navire soit possédé en entier par des nationaux. L'édit autrichien (du 14 novembre 1787, art. 5) prononce même la confiscation et une amende de mille ducats d'or, dans le cas où un étranger serait coïntéressé dans la propriété d'un navire du pays. La Suède n'admet une personne née étrangère à la faculté d'armer un navire que lorsque cette personne a obtenu la jouissance de la qualité de citoyen suédois et que le navire a été construit en entier dans le royaume. S'il s'agit de navires qui ne remplissent pas cette dernière condition, l'armateur étranger doit jouir depuis trois ans de la qualité de citoyen suédois, et encore sa part ne peut-elle être au delà du tiers.

Sous le rapport des deux conditions qui précèdent, c'est-à-dire de l'origine et de la propriété des navires, la législation des États-Unis d'Amérique fait plusieurs

distinctions. Elle considère si le navire réunit à la fois les deux conditions d'une origine et d'une propriété nationales, ou s'il ne remplit que l'une ou l'autre d'entre elles. Et, partant de cette donnée, elle les range en diverses classes, savoir : 1° les navires qui ont été construits dans les Étas-Unis ou condamnés comme prise ou confisqués, et qui appartiennent à des citoyens de l'Union ; 2° ceux qui ont été construits dans les États-Unis, mais qui, en totalité ou en partie, appartiennent à d'autres qu'à des citoyens de l'Union; 3° enfin les navires qui, quoique appartenant à des Américains, n'ont cependant pas été construits dans les États-Unis : le tout avec certains avantages et certains droits différents d'une classe à l'autre.

3° *En ce qui concerne le capitaine*, dans tous les états dont nous parlons, France, Angleterre, États-Unis d'Amérique, Espagne, Portugal, Autriche, Hambourg, Danemark, Suède, Russie et autres encore, la législation exige qu'il soit sujet du pays. La loi suédoise veut, en outre, qu'il ait acquis le droit de bourgeoisie dans un port de mer ou dans une ville de construction de navires. Et la loi française prescrit que non-seulement le capitaine, mais encore tous les officiers soient français (1).

4° *Enfin, en ce qui concerne l'équipage*, les étrangers ne peuvent y être admis qu'en une certaine fraction, qui varie suivant les divers états. Ainsi, en

---

(1) En France, cette règle, quant aux officiers, subit, de même que la suivante concernant l'équipage, quelques modifications, pour ce qui est des navires baleiniers et cachalotiers.

France et en Angleterre, l'équipage doit contenir au moins les trois quarts de nationaux; en Autriche ,les deux tiers; en Suède, la majeure partie. En Russie, une gradation croissante, de période en période de dix années, a été marquée à ce chiffre, fixé, jusqu'en 1840, au quart au moins de nationaux; de 1840 jusqu'en 1850, à la moitié au moins; et enfin, à partir de 1850, aux trois quarts : c'est-à-dire la même règle qu'en France et en Angleterre.

Ajoutons que la réserve du cabotage de port à port dans le pays est généralement faite par chaque état au profit de ses bâtiments nationaux et à l'exclusion des bâtiments étrangers. C'est ainsi que s'en expliquent formellement les lois de France, d'Angleterre, des États-Unis d'Amérique, d'Espagne, de Portugal et de Russie.

Il ne suffit pas que les conditions d'existence de la nationalité des navires soient réglées conformément à la loi ou à la coutume de chaque état, il faut encore, et cela est d'une haute importance pour les relations internationales, il faut que le navire soit à même, en toute occasion, de faire preuve de sa nationalité.

Le pavillon est le signe distinctif apparent du caractère national d'un navire. Chaque état a ses couleurs particulières, sous lesquelles naviguent ses citoyens, et qui ne peuvent être portées sans sa permission quand on en vient aux preuves réelles. Mais ce signe distinctif ne peut être le seul; car, s'il en était ainsi, il serait bien facile de déguiser la nationalité d'un bâtiment.

C'est dans le but d'une constatation évidente de cette nationalité qu'ont été institués les *papiers de bord*

ou *lettres de mer* dont tout navire de commerce doit être pourvu.

Le nombre, la nature et la formule de ces papiers sont réglés par la loi de chaque pays, fréquemment par les dispositions des codes de commerce maritime. Nous donnerons ici, sur ce sujet, comme nous l'avons fait déjà pour les conditions de la nationalité, le texte ou l'analyse des dispositions législatives en vigueur dans les principaux états maritimes (1).

(1) FRANCE.

*Code de commerce de 1807.*

Art. 226. « Le capitaine est tenu d'avoir à bord : — l'acte de propriété du navire, — l'acte de francisation, — le rôle d'équipage, — les connaissements et chartes parties, — les procès-verbaux de visite, — les acquits de payements ou à caution des douanes. »

*Décret* du 19 mars 1852, *concernant le rôle d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime.*

« Le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime. — La navigation est dite maritime sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'Inscription maritime sur les fleuves et rivières affluant directement à la mer.

» Le rôle d'équipage est renouvelé à chaque voyage pour les bâtiments armés au long cours, et tous les ans pour ceux armés au cabotage et à la petite pêche. »

Des dispositions identiques à celles de notre Code de commerce, dispositions qu'il est inutile de transcrire ici, parce qu'elles ne sont que la reproduction ou la traduction de l'article ci-dessus, sont en vigueur dans les états suivants :

La BELGIQUE, qui a conservé notre Code de commerce;

Les DEUX-SICILES, d'après son Code général de 1819, 5e partie, lois pour les affaires de commerce;

Les ÉTATS DU ROI DE SARDAIGNE, d'après leur Code de commerce du 1er juillet 1843;

HAÏTI, d'après son Code de commerce, publié le 28 mars 1826,

Ces papiers sont susceptibles de varier suivant la destination du bâtiment et l'objet de son commerce.

---

exécutoire à partir du 1er juillet 1827, entièrement semblable au nôtre;

La Grèce, d'après son Code de commerce du 1er mai 1835;

Les îles Ioniennes, d'après leur Code de commerce, en vigueur depuis le 1er mai 1841, conforme, sauf un petit nombre de modifications, à celui de la France.

ÉTATS-UNIS.

« Tout capitaine entreprenant un voyage à l'étranger doit être muni non-seulement du registre du navire, mais encore du rôle de l'équipage et d'un passe-port maritime, sous peine de 200 dollars d'amende; il est tenu d'avoir la liste des passagers, même en temps de paix. » (Acte du 1er juin 1796, sect. 4; acte du 2 mars 1803.)

« L'acte de propriété du navire peut tenir lieu de registre à certains bâtiments. On entend par *lettre marine* la passe de mer. » (Story, p. 80.)

ESPAGNE.

*Code de commerce du* 30 *mai* 1829.

Art. 646. « Les capitaines sont dans l'obligation de tenir un compte exact de tout ce qui concerne l'administration du navire et la navigation, sur trois livres reliés et cotés, dont les feuillets seront paraphés par le capitaine du port de la matricule du navire.

» Dans le premier, qui s'intitulera *Livre du chargement*, seront inscrites l'entrée et la sortie de toutes les marchandises chargées sur le navire, en indiquant les marques et numéros des colis, les noms des chargeurs et des consignataires, les ports du chargement et du déchargement, ainsi que le coût des frets;

» Sur le même livre seront portés les noms, le lieu d'embarquement et la destination de tous les passagers qui voyagent sur le navire.

» Sur le deuxième livre, qui, sous la dénomination de *Livre de comptabilité*, sera celui des intérêts du navire, on indiquera, article par article, ce que reçoit le capitaine, et les dépenses pour les réparations, agrès, victuailles, salaires, ainsi que les autres dépenses, de quelque nature qu'elles soient, en inscrivant sur le même livre les noms, prénoms et domicile de tout l'équipage, les gages respectifs

Beaucoup ne concernent que son régime intérieur, la bonne gestion du capitaine et du subrécargue, leurs

---

de chaque homme, les sommes reçues sur ces gages et les consignations qu'ils feraient pour leurs familles.

» Sur le troisième, qui se nomme *Journal de navigation*, seront annotés, jour par jour, tous les événements du voyage, ainsi que les résolutions prises sur le navire ou sur son chargement qui exigent l'accord de tous les officiers. »

PORTUGAL.

*Code de commerce du 18 septembre 1833.*

Art. 1377 (comme l'article 646 du Code espagnol qui précède).

Art. 1379. « Tout capitaine de navire entreprenant un voyage en mer est obligé d'avoir à bord : — 1° L'acte de la propriété du navire ; — 2° le passe-port ; — 3° le rôle d'équipage ; — 4° les connaissements et affrétements ; — 5° les reçus des frais de port, de pilotage et de tous autres payements ; — 6° un exemplaire du Code de commerce. »

AUTRICHE.

*Édit sur la navigation marchande du 25 juillet 1774.*

Chapitre 2, art. 2. « Tout capitaine ou patron d'un bâtiment excédant le port de cinquante tonneaux devra tenir un livre ou journal, dont chaque page sera timbrée gratis : il y inscrira le rôle distinct avec les noms, prénoms, patrie des gens de l'équipage ; il notera les changements qui pourront y survenir, jour par jour, et les causes qui s'y rapportent, tels que décès, fuite, maladie ou autres.

» Ce livre contiendra séparément l'énonciation des salaires et de la conduite des gens de l'équipage, ainsi que les sommes qui leur ont été payées.

» Les capitaines devront y insérer, dans un ordre régulier, jour par jour, tout ce qui est relatif à leurs relations avec les consuls, à leurs rencontres avec les bâtiments de guerre ou en course, enfin tout ce qui peut intéresser la navigation et les accidents de mer qu'ils ont éprouvés. »

PRUSSE.

*Code prussien de 1791, nommé Landrecht, ou Droit du Pays,* traduit en français par ordre du premier consul en 1803.

Art. 1424. « Les armateurs doivent tenir à bord les lettres de mer,

obligations envers leurs armateurs, et certains actes relatifs à la douane. Ceux qui sont essentiels pour faire

---

les certificats de construction et de vente du navire, ainsi que les passe-ports; sinon ils sont responsables envers le patron, l'équipage et les autres intéressés. »

Art. 1425. « Les passe-ports, les certificats de construction, les déclarations et rôles de l'équipage, ainsi que tous les autres actes publics et judiciaires, n'auront aucun effet s'ils n'ont été délivrés par l'amirauté, ou, si c'est à l'étranger, s'ils n'ont été rédigés dans la forme authentique. »

HAMBOURG.

Pour conduire un navire sous pavillon hambourgeois, il faut être citoyen de Hambourg.

A l'égard des papiers que le capitaine est tenu d'avoir à bord du navire, ceux le plus usuellement prescrits sont : — 1° le connaissement et les chartes parties; — 2° le manifeste du chargement; — 3° le certificat de construction; — 4° la passe maritime, qui doit être rédigée en latin et scellée du sceau de la ville. (Ordonnance de 1778, art. 4); — 5° le rôle des gens de l'équipage; — 6° les papiers relatifs à la douane.

HOLLANDE.

*Code de commerce hollandais du 1er octobre 1838.*

Art. 357. « Le capitaine est tenu d'avoir à bord de son navire : — 1° L'acte de propriété du navire ou une copie authentique dûment légalisée; — 2° la lettre de mer; — 3° le passe-port turc, si le but du voyage l'exige; — 4° le rôle d'équipage; — 5° la liste du chargement; — 6° les connaissements et chartes parties; — 7° un exemplaire du Code de commerce. »

Art. 397. « Le rôle d'équipage doit contenir : 1° les noms du navire, du capitaine, des officiers et gens de l'équipage; — 2° le lieu de départ, le lieu de la destination du navire et du retour;....

(La suite de cet article, qui contient l'énumération de seize clauses, entre dans beaucoup de détails de dispositions purement réglementaires.)

DANEMARK.

*Code de 1683 ou Loi Danoise (Danske Low).*

Le capitaine est tenu d'avoir à bord :

preuve de nationalité sont assez généralement bornés, par les auteurs et par beaucoup de traités de commerce et de navigation, aux suivants : le passe-port ou patente de navigation, le rôle d'équipage, le contrat d'achat ou titre de propriété, et les lettres de naturalisation du capitaine.

Il faut de plus que la plus grande partie de l'équipage appartienne, comme le capitaine, à la nation

---

1° L'acte de congé du navire, délivré par l'autorité, en latin, en anglais, en français, et constatant, sous le serment des armateurs, que le navire est de propriété danoise et doit faire voile pour un port déterminé. — Ne sont soumis à cette formalité que les navires au-dessus de cinq lastes en temps de guerre, ou seulement ceux qui veulent obtenir une passe algérienne.

2° La passe maritime; cette passe n'est valable que depuis le moment où le navire met à la voile jusqu'à l'époque où il est de retour, lors même qu'il relâcherait dans un port danois; seulement, dans ce cas, le capitaine devra prendre ses papiers et affirmer sous serment que le navire appartient aux armateurs.

3° La passe algérienne, valable seulement pour deux ans. (Par suite de l'occupation de l'Algérie par la France, une loi du 1er juillet 1840 a permis de ne pas se pourvoir de la passe dite algérienne.)

4° Les acquits de payement des douanes; — 5° le livre-journal; — 6° le livre de bord; — 7° le rôle d'équipage; — 8° l'acte constatant la nationalité du capitaine; — 9° la patente de santé; — 10° les connaissements et chartes parties; — 11° le contrat de gabarit; — 12° le certificat de construction.

SUÈDE.

Le capitaine est tenu d'avoir à bord : — 1° le certificat de construction; — 2° l'acte de congé du navire; — 3° la lettre de franchise; — 4° le passe-port algérien, lorsque le bâtiment doit naviguer dans les mers où se trouvent des pirates africains; — 5° un certificat de chargement signé par les autorités; — 6° un passe-port national; — 7° une copie du serment des armateurs; — 8° les chartes parties et le manifeste, signés de la propre main des expéditeurs,

dont le navire porte le pavillon : le tout conformément aux lois qui règlent ce point dans chaque pays, et qui déterminent pour quelle fraction les étrangers peuvent être admis dans l'équipage.

L'exacte observation des diverses règles qui viennent d'être exposées est indispensable, au point de vue du droit universel international, pour une bonne police générale des mers, sans laquelle la sécurité de

---

des capitaines et des officiers du navire; — 9° le passe-port latin; — 10° le passe-port de santé. (Règl. du 23 déc. 1810. — Ord. du coll. de comm. du 17 fév. 1814.)

RUSSIE.

*Corps des lois russes du 31 janvier 1833.*

Art. 575. « Les titres qui doivent être à bord d'un navire sont : l'acte de propriété, l'acte de congé et la passe de la douane. »

Art. 576. « Tous ces titres sont indispensables pour les bâtiments de commerce portant dix lastes (20 tonneaux) et au-dessus. »

Art. 577. « L'acte de propriété ou sa copie légalisée et l'acte de congé doivent toujours se trouver à bord du bâtiment, tant qu'il est commandé par un sujet russe; la passe de la douane (*acquit-à-caution*) doit être renouvelée à chaque voyage. »

Art. 637. « Le capitaine doit avoir à bord les lois sur la marine marchande. »

AMÉRIQUE DU SUD, ET MEXIQUE.

*Ancienne ordonnance de Bilbao*, encore en vigueur dans l'Amérique du Sud et au Mexique.

Art. 8. « Tout capitaine ou maître de navire devra avoir à bord un livre relié et coté, destiné à présenter le compte de chargement avec ses marques et chiffres, les noms des chargeurs et des consignataires, ainsi que les noms et le domicile des officiers et marins, la liste de leur solde, des avances qu'il leur fera, et des frais que lui occasionneront les préparatifs et les voyages, et en outre ce qui sera dit plus bas, sous peine de révocation. »

la navigation, commune à tous les peuples, ne saurait exister. Elle est aussi nécessaire, à un point de vue plus restreint, pour faire jouir les navires de commerce des avantages et des priviléges que l'état auquel ils appartiennent a pu stipuler en leur faveur dans ses traités avec d'autres états.

Pour atteindre ce double but, les diverses puissances ne se sont pas bornées à des dispositions de législation intérieure; elles ont fait de cette exacte observation un objet de leurs conventions internationales; par leurs traités de commerce et de navigation, elles se sont fréquemment engagées, les unes envers les autres, à la maintenir.

Un grand nombre de ces traités stipulent en termes exprès que : « Pour obvier à tous les inconvénients qui peuvent provenir de la mauvaise foi de ceux qui se servent du pavillon d'une nation sans lui appartenir, on convient d'établir pour règle inviolable, qu'un navire quelconque, pour être regardé comme propriété du pays dont il porte le pavillon, doit avoir à son bord le capitaine et la plus grande partie de l'équipage des gens du pays, et les papiers et passe-ports en bonne et due forme; mais que tout navire qui n'observe pas cette règle perd tous ses droits à la protection des puissances contractantes. »

La portion de l'équipage qui doit être composée de nationaux n'est pas déterminée uniformément dans tous ces traités; elle est le plus souvent fixée aux trois quarts, ou aux deux tiers, quelquefois à la moitié; ordinairement, en se conformant aux usages maritimes ou à la législation intérieure de celle des parties con-

tractantes qui est la moins exigeante à cet égard. Afin d'abréger les citations, nous n'indiquerons que quelques-uns de ces traités (1).

Souvent, les puissances contractantes conviennent simplement de considérer comme navires appartenant à chacune d'elles, ceux qui naviguent et sont possédés conformément aux règlements en vigueur dans les pays respectifs. Tels sont les termes de l'article 5 du traité de commerce et de navigation conclu à Athènes entre l'Autriche et la Grèce le 4 mars 1835 (2), et ceux de l'article 13 du traité entre la France et la république de Vénézuela conclu à Caracas le 25 mars 1843 (3). Dans plusieurs autres, par exemple dans celui du 16-4 septembre 1846, entre la France et la Russie, art. 2, il est dit : « La nationalité des bâtiments sera reconnue et admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque état, au moyen des patentes et papiers de bord délivrés par les autorités compétentes aux capitaines et patrons (4).

(1) Traités : entre les États-Unis et l'Espagne, du 27 octobre 1795, art. 17. — Entre le Danemark et la Russie, du 4-16 décembre 1800, art. 5. — Entre la Grande-Bretagne et la Russie, du 5-17 juin 1801, art. 7.—Entre la Grande-Bretagne et le Portugal, du 19 février 1810, art. 5. — Entre le Danemark et la Prusse, du 17 juin 1818, art. 17. — Entre la Grande-Bretagne et les villes Hanséatiques, du 29 septembre 1825, art. 5. — Entre la France et le Mexique, du 8 mai 1827, art. 6. — Entre la France et le Brésil, du 21 août 1828, art. 13. — (Voir tous ces traités dans le recueil de MM. D'HAUTERIVE et DE CUSSY.)

(2) Même recueil, 2e part., t. 4, p. 389.

(3) *Annales maritimes et coloniales* du mois d'août 1844, partie officielle, p. 886.

(4) Échange des ratifications, 9 novembre 1846; insertion au *Bulletin des lois*, 17 *idem*.

Dans quelques traités récents, conclus avec les républiques de l'Amérique du Sud, afin de mettre les conventions à ce sujet en harmonie avec l'état de la marine de ces républiques, marine qui en est encore à ses commencements, et qui ne saurait comporter des conditions rigoureuses, on admet réciproquement, comme nationaux, les navires qui, quelle que soit leur construction, sont de bonne foi la propriété des citoyens respectifs des états contractants (1).

En somme, les traités publics qui s'occupent des conditions d'existence et des moyens de preuve de la nationalité des navires de commerce ou renvoient purement et simplement aux lois respectives de chaque état sur cette matière, ou font passer dans leurs clauses les dispositions de ces lois, en prenant quelquefois en considération la situation de celle des parties contractantes dont la marine est la moins avancée. D'où il résulte que ces lois positives, particulières à chaque puissance, entrent ainsi elles-mêmes dans la sphère du droit international, et en font comme une partie intégrante, puisque l'observation de ces lois est commandée par les traités publics, et que d'ailleurs elles dérivent toutes des mêmes principes, et portent, malgré quelques différences de détail, un caractère incontestable de similitude.

M. Pinheiro-Ferreira est d'avis, « qu'il faut que la » connaissance des lois maritimes des différents peu-

---

(1) Traités entre la France et la Nouvelle-Grenade, du 14 novembre 1832.— Entre la France et la Bolivie, du 9 décembre 1834.

» ples entre dans l'instruction que chaque gouverne-
» ment est autorisé à exiger des officiers chargés du
» commandement de ses vaisseaux ; car c'est d'après
» la législation interne de chaque nation, et d'après
» les conventions qu'elle pourra avoir avec les autres
» nations à cet égard, que l'on doit déterminer à quelle
» nation le vaisseau appartient (1). »

Si cette instruction, dont parle M. Pinheiro, n'est pas indispensable aux officiers de marine, il faut convenir qu'elle peut leur être, en bien des circonstances, d'une grande utilité. Nous avons donc dû nous étendre un peu longuement sur la matière qui fait l'objet de ce chapitre.

---

(1) Pinheiro-Ferreira, *Cours de droit public interne et externe*, art. 8, § 41, p. 129.

## CHAPITRE DIXIÈME.

### DES NAVIRES DE GUERRE.

SOMMAIRE.

Nécessité d'une marine militaire, même en temps de paix, pour protéger la marine du commerce.—Caractère distinctif des navires de guerre; en quoi ce caractère diffère de celui des navires marchands.

Conséquences de cette différence quant aux preuves de la nationalité. — Différend entre les cours d'Espagne et de Danemark sur les conditions nécessaires pour qu'un navire soit envisagé comme navire de guerre.— Règles à suivre à ce sujet.

Conséquences de cette différence quant aux avantages et aux droits essentiels dont jouissent les navires. — Les navires de guerre sont considérés, en tout temps et en tout lieu, comme la continuation du territoire de l'état auquel ils appartiennent. — Véritable sens de cette expression figurée, et raisons qui en justifient le principe.

Il en est de même pour les navires de commerce en pleine mer. — Discussion pour savoir si le principe leur est encore applicable dans les eaux territoriales d'un état étranger. — Cette application ne doit être faite qu'avec restriction; elle n'a pas lieu en principe général.

Une nation que sa position géographique appelle au commerce maritime, doit favoriser de tout son pouvoir l'extension de sa marine marchande, parce que c'est au moyen de cette marine qu'elle pourra, sur une large échelle, opérer elle-même l'exportation de son superflu : ce qui donne écoulement à ses produits, avec le bénéfice du transport;

Faire l'importation chez elle des matières premières de toutes les parties du monde, pour les employer

dans ses manufactures, au lieu de les recevoir mises en œuvre : ce qui fournit aliment à son industrie;

Réaliser l'échange de ses marchandises contre d'autres marchandises, soit pour les importer dans le pays, soit pour les transporter aux autres nations : successions d'échange qui constituent le développement du commerce, et dont chaque opération a naturellement pour but de laisser, en fin de compte, un profit;

Donner ses navires à fret aux autres nations : ce qui est un louage avantageux de services et de matériel;

Enfin, former une population de marins rompus aux fatigues, aux privations et aux habitudes du métier; exercés aux manœuvres, initiés par expérience à la connaissance des mers et des côtes; parmi lesquels l'état puisse, à tout moment, recruter les forces navales qui lui sont nécessaires.

De telle sorte qu'on peut dire de la marine marchande, que tous les éléments de richesse ou de puissance que renferme le pays : le sol, avec l'industrie agricole, l'industrie manufacturière, le commerce, les capitaux, le crédit, le travail de l'homme dans une multitude de ses branches, enfin les forces militaires de l'état, sont intéressés au développement et à la prospérité de cette marine.

Si le gouvernement d'un état pareil doit assujettir les bâtiments particuliers de ses citoyens à des règlements protecteurs, tels que ceux que nous avons énumérés au chapitre précédent, dont l'exécution les mette à même de prouver clairement leur nationalité,

et les fasse jouir légalement des libertés fondamentales de la navigation, il doit aussi pour commander le respect des droits que donne cette liberté, et pour empêcher ou repousser de la part des nations étrangères l'oubli ou la méconnaissance de ces droits, assurer à sa marine marchande un appui plus efficace; il doit, l'entourant constamment de sa sollicitude, pourvoir à sa défense sur toutes les mers par l'appareil protecteur et, au besoin, par l'emploi matériel de la force. De là pour ce gouvernement, à part les besoins éventuels de la guerre, la nécessité d'une marine militaire, même en temps de paix.

Du choc des intérêts divers des peuples commerçants, qui aspirent tous à la conquête plus ou moins raisonnable des marchés et des produits de notre globe, naissent toujours des rivalités, souvent des querelles internationales, dans lesquelles le bon droit ne suffit pas toujours pour triompher. Par ces causes, ou par toute autre, les guerres maritimes surgissent; et c'est alors que la marine militaire a son plus beau rôle. Mais, en supposant même qu'une paix solide et perpétuelle pût être réalisée désormais entre les peuples, cette marine n'en serait pas moins indispensable à la sécurité de la navigation.

Indépendamment du contraste entre l'appareil de force et les moyens de défense que présentent les bâtiments de guerre, et le caractère paisible et inoffensif de ceux de commerce, il existe entre les uns et les autres une différence importante qui doit rendre inégaux leurs droits et leurs immunités dans les relations internationales.

Les navires marchands, équipés par de simples citoyens dans des vues purement commerciales et pour des intérêts personnels, ne peuvent être considérés que comme l'habitation mobile de sociétés particulières. Ils sont sous les lois du gouvernement de la nation à laquelle ils appartiennent, et ils doivent en être protégés; mais ni leur capitaine, ni leurs officiers, ni aucune autre personne de leur équipage ne représentent ce gouvernement; malgré l'autorité de police et de discipline accordée par les lois au capitaine et aux officiers, aucun d'eux n'est, à proprement parler, un agent investi d'une partie de la puissance publique.

Les bâtiments de guerre, au contraire, armés par l'état lui-même et pour sa défense, en sont les représentants à l'étranger; leurs commandants et leurs officiers sont comme des délégués du pouvoir exécutif, et, sur quelques points, du pouvoir judiciaire de leur pays. Ces bâtiments doivent donc participer pleinement à l'indépendance et à la souveraineté de la puissance qui les arme; ils ont droit au respect et aux honneurs qui sont dus à cette souveraineté : c'est ce que reconnaissent et ce que commandent les lois internationales.

Une première conséquence de la différence fondamentale entre les bâtiments de commerce et les bâtiments de guerre gît dans les conditions d'existence et les moyens de preuve de la nationalité de ces navires. On conçoit que ce que nous avons dit à cet égard des premiers n'est pas applicable aux seconds.

Les preuves de la nationalité et du caractère d'un

bâtiment de guerre sont dans le pavillon et dans la flamme qu'il fait battre à sa corne et au haut de ses mâts; dans l'attestation de son commandant donnée au besoin sur sa parole d'honneur; dans la commission de ce commandant, et dans les ordres qu'il a reçus de son souverain.

Le pavillon et la flamme sont des indices visibles; mais, dans certains cas, on n'est tenu d'y ajouter foi que lorsqu'ils ont été appuyés d'un coup de canon. L'attestation du commandant peut être exigible; mais les autres preuves doivent se présumer, et, soit en pleine mer, soit ailleurs, aucune puissance étrangère n'a le droit d'en obtenir l'exhibition. D'ailleurs, comme le dit fort bien Hubner : « Ces vaisseaux (de guerre) » ayant tant de marques indubitables de la nation dont » ils arborent le pavillon, on ne saura s'y méprendre » ou révoquer en doute leur état (1). »

Chez plusieurs nations, le pavillon des navires marchands est différent de celui des bâtiments de guerre, qu'on appelle pavillon militaire.

Il en a été de même en France jusqu'en 1789. Avant cette époque, plusieurs pavillons marchands y étaient en usage : il y en avait deux principaux outre celui suivant l'ordonnance de 1689 (2). Aujourd'hui,

---

(1) Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, t. 1, 2e part., ch. 3, § 8.

(2) Pavillon des marchands français : « Rouge semé de fleurs de lis d'or, chargé des armes de France. »

Autre pavillon marchand : « Sept bandes mêlées blanches, bleues, à commencer pas la plus haute. » *Encyclopédie*, art. *Pavillons*.

*Ordonn.* de Louis XIV pour les armées navales, du 15 avril 1689,

notre marine militaire et notre marine marchande portent également pour enseigne les couleurs nationales; mais la première a seule le droit de faire battre la flamme.

Les marins ne se trompent guère lorsqu'il s'agit de distinguer, même de loin, un bâtiment de commerce d'un bâtiment de guerre; assez d'indices révéleraient à leur expérience la fausseté d'un caractère frauduleusement emprunté.

Cependant, dans certaines circonstances rares, on conçoit que des doutes puissent s'élever à ce sujet.

En 1782, il survint, entre les cours d'Espagne et de Danemark, un différend au sujet de la corvette danoise *le Saint-Jean*, conduite à Cadix comme suspecte d'avoir abusé du pavillon militaire.

Ce différend donna lieu à l'échange de plusieurs notes diplomatiques entre diverses puissances. Le gouvernement danois prétendait, dans ce débat, que l'*unique caractère indispensable des vaisseaux de guerre est le pavillon militaire*. L'Espagne hésitant à admettre ce principe, qu'elle regardait comme nouveau, consulta les États-Généraux des provinces unies et la Russie, promettant de s'en rapporter à leur décision.

Les États-Généraux, tout en émettant l'avis que la corvette danoise fût relâchée, déclarèrent qu'ils préféraient quant à eux ne pas déterminer « si, et jus» qu'à quel point, l'on pouvait, à la vue du pavillon

---

liv. 3, tit. 3, art. 1er. « Les vaisseaux marchands porteront l'enseigne » de poupe bleue avec une croix blanche traversante, et les armes » de S. M. sur le tout, ou telle autre distinction qu'ils jugeront à » propos, pourvu que leur enseigne de poupe ne soit point entière» ment blanche. »

» seul, distinguer précisément un vaisseau de guerre » d'un navire marchand. »

La Russie fut plus explicite. Elle jugea dans sa réponse : 1° « Qu'il est conforme aux principes du droit » des gens qu'un bâtiment autorisé, selon les usages » de la cour ou de la nation à laquelle il appartient, » à porter pavillon militaire, doit être envisagé dès » lors comme un bâtiment armé en guerre;

» 2° Que ni la forme de ce bâtiment, ni sa destina- » tion antérieure, ni le nombre d'individus qui en » composent l'équipage, ne peuvent plus altérer en lui » cette qualité inhérente, pourvu que l'officier com- » mandant soit de la marine militaire (1). »

Il n'existe, que nous sachions, aucun traité ni aucun autre acte public dans lesquels ce principe proclamé par la Russie ait été sanctionné depuis; mais il l'est incontestablement par la coutume générale.

Quant à nous, nous pensons que ce principe est parfaitement fondé en raison, et qu'il doit même recevoir plus d'extension; car nous comprenons parmi les bâtiments de guerre ceux armés commercialement par l'état, c'est-à-dire ces navires qui, spécialement affectés à des transports de troupes, de vivres, de rechanges ou autres objets appartenant au gouvernement, et commandés par des capitaines au long cours ou enseignes auxiliaires, ou par des officiers de la marine en retraite, portent la flamme quoique ayant peu d'équipage et peu ou point de canons. Pour éviter la possibilité de jouer sur les mots, nous accorderons vo-

(1) Voir à l'Appendice, annexe C.

lontiers que de tels bâtiments ne sont pas navires de guerre, en ce sens qu'ils ne sont pas propres à la guerre, n'étant guère capables de résistance à un ennemi; mais ils n'en sont pas moins bâtiments de la marine militaire, ou, pour mieux dire, bâtiments de l'état. A ce titre ils ont droit à toutes les prérogatives et immunités des autres bâtiments de l'état, bien que le genre de service auquel ils sont employés et la qualité des officiers qui les commandent doivent diminuer nécessairement sur plusieurs points les pouvoirs attribués et les honneurs à rendre personnellement à ces officiers.

Si les navires de guerre diffèrent des bâtiments de commerce quant aux conditions qui constituent et quant aux indices qui font reconnaître leur nationalité, ils n'en diffèrent pas moins quant aux avantages et aux droits essentiels dont ils jouissent.

Par cela seul que les bâtiments de guerre sont armés par le gouvernement d'un état indépendant, auquel ils appartiennent, que leurs commandants et leurs officiers sont des fonctionnaires publics de cet état et en exercent la puissance exécutive, en certains points même la puissance judiciaire, enfin que tout individu faisant partie de leur équipage, sans distinction de grade, est un agent de la force publique; ces bâtiments, personnifiés, sont une portion de ce gouvernement, et doivent être indépendants et respectés à son égal.

Ainsi, quel que soit le lieu où ils se trouvent, qui que ce soit au monde, étranger au gouvernement au-

quel ils appartiennent, n'a le droit de s'immiscer en rien dans ce qui se passe à leur bord, et encore moins d'y pénétrer par la force.

On exprime généralement cette règle par une métaphore passée en coutume, et tellement accréditée, tellement traditionnelle, que, dans la plupart des esprits, elle est devenue comme une raison justificative de la proposition dont elle n'est véritablement qu'une expression figurée. On dit que tout bâtiment de guerre est une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient; d'où la conséquence que même lorsqu'il est dans un port étranger, les officiers, l'équipage et toute personne quelconque qui se trouve à son bord, est censée être et que tout fait passé à bord est censé passé sur ce territoire. C'est par une continuation, par une expression résumée de la même figure, qu'on appelle ce privilége, le privilége ou le droit d'*exterritorialité*.

Nous trouvons dans quelques auteurs, au nombre desquels est Hubner, cette métaphore formulée à peu près en ces termes : « Tout navire de guerre est partie » détachée du sol de son pays, en quelque lieu qu'il » se trouve, non-seulement en haute mer et dans les » parages qui ne sont et ne peuvent être occupés, » mais même dans les endroits occupés, tels que les » ports, rades, havres, côtes, etc. »

Toutefois, certains écrivains, tels que Lampredi, Azuni, Schmalz (1), repoussent la maxime précitée,

(1) Lampredi, *Du commerce des neutres en temps de guerre*, 1re part., § 10, p. 140. — Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, ch. 3, art. 7, § 2. — Schmalz, *Droit des Gens européen*, liv. 8, chap. 2, p. 284.

parce qu'ils n'admettent pas pour les navires de guerre l'inviolabilité de tous temps et de tous lieux qui se trouve contenue dans cette maxime.

M. Pinheiro-Ferreira s'exprime, à ce sujet, dans les termes suivants : « Après avoir assimilé l'hôtel de » l'envoyé au territoire de son pays, ils (les publi- » cistes) ont cru, et avec plus de raison, il faut l'a- » vouer, que les vaisseaux de guerre devaient aussi » être considérés comme des portions détachées du » territoire auquel ils appartiennent, et que, par con- » séquent, lorsqu'ils sont mouillés dans un port étran- » ger, les malfaiteurs du pays doivent trouver à leur » bord un asile aussi inviolable que dans l'hôtel de » l'ambassadeur ou dans le pays même auquel ces » vaisseaux appartiennent. Cette application de leur » chimérique fiction aux vaisseaux de guerre est en- » core plus dénuée de raison que lorsqu'il s'agit de » l'hôtel et des équipages de l'ambassadeur (1). »

Il faut reconnaître, avec le publiciste théoricien dont nous venons de citer les paroles, que l'assimilation critiquée par ce publiciste, telle qu'on la formule généralement, n'est qu'une pure fiction, une fiction chimérique, si l'on veut. Sans doute, il n'est pas vrai qu'un navire quelconque soit une portion du territoire de la nation à laquelle ce navire appartient, il n'est pas vrai que ceux qui sont sur ce navire se trouvent sur ce territoire, ni que les faits passés à bord de ce navire se soient passés sur ce territoire. Tout cela

(1) PINHEIRO-FERREIRA, *Cours de Droit public*, t. 2, art. 18, § 50, p. 197 et 198.

n'est pas vrai; si on le dit, ce n'est que par métaphore, par figure de langage; et cette figure, loin de pouvoir servir de raison justificative à la règle, a besoin d'être justifiée elle-même.

Elle peut l'être rigoureusement, car ce qui est vrai, c'est que le navire est une habitation flottante avec une population soumise aux lois et au gouvernement de l'état dont le navire a la nationalité, et placée sous la protection de cet état. Ce qui est vrai, c'est que si le navire est bâtiment de guerre, il est, en outre, une forteresse mobile portant en son sein une portion même de la puissance publique de cet état, des officiers et un équipage qui forment tous dans leur ensemble un corps organisé de fonctionnaires et d'agents militaires ou administratifs de la nation.

Cela posé, si le navire est en pleine mer, qu'il soit bâtiment de commerce ou bâtiment de guerre, peu importe, nul état étranger n'a le droit de s'immiscer en rien dans son régime intérieur ou extérieur, de lui donner des ordres ou de lui faire des prohibitions, de le soumettre à une puissance ou à une juridiction étrangère quelconque : il est placé uniquement sous l'empire des lois et sous le gouvernement du pays qui le couvre de sa nationalité; toute relation qu'un navire étranger aurait avec lui est une relation internationale, qui doit être conforme à la coutume ou consentie par les traités; et cela par une raison sans réplique : c'est que la pleine mer n'est dans la propriété ni sous l'empire d'aucun peuple, et que les états souverains sont totalement indépendants les uns des autres.

Mais si le navire arrive dans les eaux qui sont la

propriété d'un état étranger, comme les ports et les rades, ou dans des eaux soumises à l'empire et à la juridiction d'un état étranger, comme la mer territoriale à la portée du canon des côtes, il se présente dès lors un conflit de puissance et de souveraineté. Le navire avec tout son monde passe-t-il sous l'empire des lois de police et de sûreté et sous les juridictions du pays dont il occupe les eaux, ou reste-t-il exclusivement, pour tout ce qui se passe à son bord, sous les lois, sous les autorités et sous les juridictions de son pays? De ces deux souverainetés, celle des eaux où le navire est mouillé, et celle du pays auquel le navire appartient, quelle sera celle qui le régira? Là est toute la question, réduite à son expression la plus simple et la plus vraie.

S'il s'agit de navires de guerre, la coutume internationale est constante : ces navires restent régis uniquement par la souveraineté de leur pays; les lois, les autorités et les juridictions de l'état dans les eaux duquel ils sont mouillés leur restent étrangères; ils n'ont avec cet état que des relations internationales, par la voie des fonctionnaires de la localité compétents pour de pareilles relations.

Cette coutume est-elle fondée en raison? peut-elle être défendue même au point de vue théorique? ou bien mérite-t-elle le blâme que quelques esprits paraissent vouloir jeter sur elle, ou les restrictions que d'autres s'efforcent d'y apporter?

Le navire de guerre portant en son sein une partie de la puissance publique de l'état auquel il appartient, un corps organisé de fonctionnaires et d'agents de

cette puissance dans l'ordre administratif et dans l'ordre militaire, soumettre ce navire et le corps organisé qu'il porte aux lois et aux autorités du pays dans les eaux duquel il entre, ce serait vraiment soumettre l'une de ces puissances à l'autre; ce serait vouloir rendre impossibles les relations maritimes d'une nation à l'autre par bâtiments de l'état. Il faut ou renoncer à ces relations, ou les admettre avec les conditions indispensables pour maintenir à chaque état souverain son indépendance.

L'état propriétaire du port ou de la rade peut sans doute, à l'égard des bâtiments de guerre pour lesquels il aurait des motifs de sortir des règles ordinaires et pacifiques du droit des gens, leur interdire l'entrée de ses eaux; les y surveiller s'il croit leur présence dangereuse, ou leur enjoindre d'en sortir; de même qu'il est libre, quand ils sont dans sa mer territoriale, d'employer à leur égard les moyens de sûreté que leur voisinage peut rendre nécessaires : sauf à répondre, envers l'état auquel ces vaisseaux appartiennent, de toutes ces mesures, qui pourront être, suivant les événements qui les auront motivées ou la manière dont elles auront été exécutées, des actes de défense ou de précaution légitimes, ou des actes de méfiance, ou des offenses graves, ou même des causes de guerre; mais tant qu'il les reçoit, il doit respecter en eux la souveraineté étrangère dont ils sont une émanation; il ne peut avoir, par conséquent, la prétention de régir les personnes qui se trouvent et les faits qui se passent à leur bord, ni de faire sur ce bord acte de puissance et de souveraineté.

C'est ainsi que le conflit se trouve sagement réglé, et que l'indépendance de chaque état souverain est maintenue.

Les conséquences de cette pratique, que M. Pinheiro-Ferreira relève comme les plus dénuées de raison, savoir celles relatives à l'asile que les malfaiteurs du pays trouveraient à bord, appartiennent à une matière qui reviendra plus loin, et dont nous traiterons en détail. Mais nous pouvons, dès à présent, faire observer que jamais le commandant d'un navire de guerre n'appliquera le bénéfice de l'exterritorialité de son navire en faveur des malfaiteurs du pays, pas plus que l'ambassadeur l'exterritorialité de son hôtel et de ses équipages, et que, dans le cas où certains criminels seraient parvenus à se réfugier à son bord, il existe des règles internationales relativement à leur expulsion du navire ou à leur extradition.

En un mot, l'inviolabilité qui est due en tous lieux aux navires de guerre comme à une forteresse flottante de l'état qui les a armés, renfermant un corps organisé de la puissance publique de cet état, cette inviolabilité n'entraîne pas l'irresponsabilité des officiers qui commandent ces navires. Mais tous les actes qui s'y réfèrent, soit de la part de l'état dans les eaux duquel sont mouillés les navires, à l'égard de ces navires, soit réciproquement, tous ces actes sont actes de relations internationales, et les conséquences ou réparations, s'il y a lieu, doivent en être poursuivies par voie diplomatique.

Cette inviolabilité ne diminue en rien, du reste, le droit qu'a toute nation, si le navire de guerre vient

commettre contre elle des actes d'agression, d'hostilité ou de violence quelconques, de prendre immédiatement toutes les mesures, et d'employer tous les moyens nécessaires à une légitime défense.

Elle n'empêche pas non plus que les navires de guerre soient soumis à l'observation des règlements sanitaires du pays où ils veulent aborder. Les épreuves imposées par ces règlements sont des conditions mises à l'admission des navires dans les eaux de ce pays; elles ne sont nullement en contradiction avec le droit d'exterritorialité dont jouissent les bâtiments de guerre entrés dans ces eaux.

Il résulte de tout ce qui précède que, loin de désapprouver, au point de vue de la pure raison, la coutume du droit international positif à l'égard des navires de guerre, nous tenons cette coutume pour bonne et pour digne d'être maintenue en théorie comme en pratique.

Maintenant, faudra-t-il blâmer l'expression qu'on y donne quand on dit que le navire de guerre doit être considéré partout comme une continuation du territoire national, ou même, plus énergiquement, que le navire de guerre est une partie du territoire? Cette phrase ne signifie autre chose, si ce n'est qu'il faut se comporter partout, pour les faits qui se passent et pour les personnes qui se trouvent à bord des navires de guerre, comme si ces faits s'étaient passés ou comme si ces personnes se trouvaient snr le territoire de la nation à laquelle appartiennent ces navires. Puisque cela est vrai et juste; puisque le navire de

guerre, d'après le droit international positif, d'accord avec la raison, est un espace qui, quoique mobile, est soumis partout, de même que le territoire, à la souveraineté de son pays, et rien qu'à cette souveraineté, pourquoi repousser une expression figurée qui n'énonce rien autre chose que cette assimilation? Elle l'énonce d'une manière plus vive, plus brève, plus pittoresque : tant mieux; les paroles les plus brèves sont les meilleures. Elle l'énonce de manière à la faire comprendre par tous, hommes du peuple ou hommes de science, matelots ou officiers; tant mieux, car se faire comprendre de chacun est un immense avantage. Enfin, elle attache au navire l'idée même du sol de la patrie; elle confond, elle identifie l'un avec l'autre; elle enracine au cœur du marin le sentiment instinctif, que le navire, c'est le pays. Si cette locution n'était pas en usage, si elle n'était pas devenue vulgaire chez toutes les nations, il faudrait l'inventer!

Mais ce que nous avons dit des bâtiments de l'état mouillés même dans les eaux d'un pays étranger, peut-on l'étendre aux bâtiments du commerce? Peut-on dire de ces bâtiments que, partout où ils se trouvent, ils sont la continuation du territoire de la nation dont ils portent le pavillon et aux citoyens de laquelle ils appartiennent? Quelques écrivains semblent dire oui (1); un auteur contemporain, M. Hautefeuille, dans un de ses ouvrages récents, n'admet aucun doute à cet

---

(1) *Revue de législation et de jurisprudence*, février 1843, p. 142, article de M. Hello.

égard. Il est d'avis que partout, même dans un port étranger, le navire marchand est territorial à l'égal du navire de guerre et jouit de tous les droits qui appartiennent à ce dernier (1). Cette opinion est en désaccord formel avec celle adoptée généralement. Les publicistes, soit qu'ils se bornent à l'énonciation pure et simple des règles consacrées par le droit international positif, soit qu'écrivant au point de vue des principes généraux du droit naturel, ils discutent et apprécient ces mêmes règles positives, restreignent pour la plupart la maxime et ses conséquences au seul cas déjà mentionné ci-dessus, celui où le bâtiment de commerce est en pleine mer.

Suivant Schmalz entre autres, « le principe que tout navire doit être considéré comme faisant partie du sol de son pays en quelque lieu qu'il se trouve, porte tellement l'empreinte d'une hypothèse, qu'il est impossible de l'admettre pour en déduire une vérité juridique. Le bâtiment, dès qu'il entre dans les ports ou qu'il se trouve en deçà des limites maritimes d'une puissance étrangère, est soumis à la juridiction de cette puissance et ne fait plus partie du territoire de sa propre nation. Ce n'est donc pas le corps du vaisseau, c'est le lieu où l'on peut le rencontrer qui décide, par rapport au droit des gens, le mode d'après lequel le navire doit être traité. Par conséquent, lorsqu'il se trouve en pleine mer, celle-ci n'étant la propriété d'aucune puissance, ce n'est point le droit particulier de

---

(1) L. B. Hautefeuille, *Droits et devoirs des nations neutres*, vol. 2, p. 5 à 46.

tel ou tel état, mais le droit général des nations, qui doit déterminer les droits et les obligations du navigateur (1). »

M. Wheaton, à l'appui de son opinion, qui est la même, cite un arrêt de la cour fédérale suprême de son pays, suivant lequel, « dans les cas où sans aucune convention spéciale, les ports d'une nation sont ouverts aux bâtiments de guerre et de commerce d'une puissance amie, dont les sujets ont en même temps la libre entrée dans le pays, pour leurs affaires ou leur plaisir, sans une permission spéciale, il y a une distinction à établir quant aux droits accordés aux individus ou aux bâtiments marchands et ceux accordés aux bâtiments de guerre formant une portion des forces militaires de la nation. Quand les individus d'une nation se répandent parmi les habitants d'un autre pays pour leurs affaires ou selon leur caprice, et quand les bâtiments marchands d'une nation entrent dans les ports d'une autre pour faire le commerce, ils ne pourraient pas être exempts de la juridiction du pays sans danger pour le bon ordre de la société et pour la dignité du gouvernement. Le souverain étranger n'a pas même d'intérêt à une pareille exemption en faveur de ses sujets et de leur propriété. Ses sujets allant en pays étranger ne sont pas employés par lui, ils ne sont pas engagés dans des affaires publiques. Par conséquent, il y a des raisons puissantes pour ne pas exempter de telles personnes de la juridiction du pays où elles se trouvent, et point de motif pour

(1) SCHMALZ, *Droit des Gens européen*, liv. 8, chap. 2.

demander une telle exemption. La permission tacite accordant leur libre entrée ne peut donc être interprétée comme concédant une telle exemption...

» Mais le cas d'un bâtiment de guerre appartenant à l'état est tout à fait différent (1). »

Un paragraphe de Vattel, relatif aux enfants nés en mer, pourrait faire supposer que ce publiciste n'établit aucune distinction entre les deux espèces de navires lorsqu'il dit : « Si les enfants sont nés dans un vaisseau de la nation, ils peuvent être réputés nés dans le territoire; car il est naturel de considérer les vaisseaux de la nation comme des portions de son territoire, surtout quand ils voguent sur une mer libre, puisque l'état conserve sa juridiction dans ces vaisseaux. Et comme, suivant l'usage communément reçu, cette juridiction se conserve sur les vaisseaux, même quand ils se trouvent dans des parties de la mer soumises à une domination étrangère, tous les enfants nés dans les vaisseaux d'une nation seront censés nés dans son territoire (2). »

Malgré l'autorité justement accordée à Vattel, il est constant que certains passages du traité sur le Droit des gens de ce publiciste sont, en ce qui touche au Droit international maritime, d'une obscurité ou d'un vague qui nécessitent une interprétation. Suivant celle que donne Klüber du paragraphe en question, ce n'est qu'à l'égard des vaisseaux de guerre qu'on peut généraliser ce qui est dit dans ce paragraphe à propos

(1) Wheaton, *Éléments du Droit international*, tom. 1, part. 2, chap. 2, § 9, p. 126.

(2) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 1, chap. 19, § 216.

d'un cas particulier, qui se rattache aux actes de l'état civil (1).

Tous les actes de cette nature, lorsqu'ils ne concernent que les officiers ou l'équipage ou les passagers d'un navire, restent régis, il est vrai, même lorsque ce navire, qu'il soit de guerre ou de commerce, se trouve dans des eaux étrangères, par les lois du pays dont il porte le pavillon. La puissance à laquelle appartiennent le port ou la rade, n'ayant aucun intérêt à s'immiscer directement dans de pareils actes qui n'affectent en rien sa souveraineté, puisqu'ils ne concernent pas ses nationaux, mais bien des individus, qui n'ont sur son territoire aucune résidence fixe ou momentanée, les laisse constater et régulariser suivant les lois civiles du pays auquel ces individus appartiennent, et par le ministère d'un fonctionnaire de ce pays, ordinairement le consul, ayant qualité à cet effet.

Il est vrai aussi qu'en vertu d'un usage devenu en quelque sorte de droit commun par son ancienneté et l'uniformité de la pratique, chaque puissance laisse aux consuls de l'état auquel appartient le navire de commerce la police et l'inspection sur les gens de mer et le jugement de toutes les contestations en matière civile qui peuvent s'élever entre le capitaine, les matelots et les passagers. Dans les localités où ne réside pas de consul, les tribunaux territoriaux renvoient les parties à se pourvoir dans leur pays devant leurs juges naturels.

---

(1) Klüber, *Droit des Gens moderne*, 2e part., tit. 1, chap. 2, § 55, 5° et note *e*.

En France, et dans quelques autres états qui ont adopté sur ce point la jurisprudence française, il est même admis qu'un navire marchand étranger n'est pas soumis à la juridiction du pays où il se trouve, pour les délits qui se commettent à bord entre hommes de l'équipage; que l'autorité locale ne doit pas s'ingérer en cas pareil, à moins que son secours ne soit réclamé ou que la tranquillité du port ne soit compromise.

Mais, d'un autre côté, il est de règle universelle dans tous les pays de chrétienté, que le navire marchand étranger admis dans un port est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le pays où il est reçu, et que les gens de son équipage sont justiciables des tribunaux de ce pays pour les délits qu'ils commettent, même à bord du navire, envers des personnes étrangères à l'équipage.

Quand il s'agit de crimes ou de délits de cette sorte, l'autorité locale peut se transporter d'office à bord du navire marchand étranger, s'y livrer à tous actes nécessaires d'examen et d'instruction, et y faire l'arrestation des prévenus pour les traduire devant les tribunaux territoriaux qui les jugent suivant les lois du pays.

La jurisprudence maritime de la plupart des états d'Europe et d'Amérique n'admet même pas la distinction qui vient d'être faite, et qui a lieu en France, entre les crimes et délits de droit commun commis à bord d'un navire marchand par un homme de l'équipage contre un individu du même équipage, et les mêmes crimes ou délits commis aussi à bord par un homme de l'é-

quipage contre un individu qui n'en fait pas partie, ou par tout autre qu'un homme de l'équipage (1).

Conformément à cette jurisprudence, la juridiction criminelle et correctionnelle du pays où se trouve le navire marchand est également compétente pour tous les crimes et délits qui ont lieu à bord, quels qu'en soient les auteurs. C'est dans ce sens exprès que sont rédigés les règlements consulaires spéciaux de beaucoup des principales puissances, lesquels règlements reconnaissent formellement, d'ailleurs, comme une règle universelle du droit des gens, que :

En aucun cas, l'autorité du pays dans lequel le navire aborde n'est compétente pour connaître des crimes et délits qui ont été commis à bord pendant la navigation ou pour accueillir des actions civiles qui pourraient en surgir.

Ainsi s'en expliquent les instructions générales dressées le 2 mars 1833 par le cabinet de Washington pour les consuls des États-Unis, celles de l'Angleterre

(1) « La jurisprudence maritime reconnue en France par rapport aux bâtiments marchands étrangers entrant dans les ports français ne paraît pas s'accorder, dit M. Wheaton, avec les principes établis par arrêt de la cour suprême des États-Unis, ou, pour parler plus correctement, la législation française, en exemptant ces bâtiments de l'exercice de la juridiction du pays, leur accorde de plus grandes immunités que celles exigées par les principes généraux du droit international. Comme il dépend de la volonté d'une nation de faire telle condition qu'elle juge convenable à l'admission des bâtiments étrangers dans ses ports, de même elle peut étendre aussi loin qu'elle le juge convenable les immunités accordées à ces bâtiments entrant dans ses ports en vertu d'un consentement tacite, d'après le droit des gens et l'usage général des nations. » WHEATON, *Eléments de droit international*, tom. 1, part. 2, chap. 2, § 9, p. 129.

à l'usage des consuls britanniques, l'instruction royale danoise du 9 octobre 1824, et notamment d'une façon plus explicite le règlement consulaire brésilien de 1838, dont l'article 11 porte textuellement ce qui suit :

« Si un marin ou autre individu embarqué sur un bâtiment marchand brésilien, se rendait coupable en mer de révolte, d'homicide, d'assassinat ou de quelque autre délit semblable, et que le capitaine l'ait arrêté, les consuls prendront connaissance du fait, seulement pour retenir les coupables à bord et les faire partir conjointement avec le procès instruit, par le premier bâtiment qui se rendra au Brésil, où on les consignera aux autorités compétentes. Dans le cas ensuite où le navire dans lequel les coupables se trouveront arrêtés devrait faire voile pour une autre destination, et que, dans ce moment, il n'y aurait dans le port aucun bâtiment destiné pour le Brésil, les consuls demanderont aux autorités locales de tenir les coupables en prison jusqu'à ce qu'il se présente une occasion pour les faire partir, ainsi qu'il est dit ci-dessus. Mais dans le cas où ces délits seraient commis à bord des navires après leur entrée dans un port étranger, les consuls ne s'en mêleront en aucune manière, laissant aux parties à se pourvoir devant les tribunaux du pays (1). »

La juridiction criminelle et correctionnelle du pays où aborde le navire marchand est donc compétente en beaucoup de cas pour connaître des crimes et délits commis à bord de ce navire par les individus quels qu'ils

(1) *Règlements consulaires des principaux états maritimes*, par le baron Ferdinand de Cussy. Leipzig et Paris, 1851.

soient qui y sont embarqués, pourvu que ces crimes ou délits aient eu lieu depuis l'entrée et pendant le séjour du navire dans les eaux territoriales; et cette compétence existe, non-seulement lorsque les coupables étant descendus sur le territoire ferme sont à même d'y être arrêtés, mais encore lorsqu'ils n'ont pas quitté le navire théâtre du crime ou du délit, et que l'autorité territoriale se trouve dans l'obligation de se transporter à bord pour les actes nécessaires d'investigation, d'arrestation et d'instruction.

L'assimilation du bord d'un navire marchand au territoire de sa nation, exacte lorsque ce navire est au large, parce qu'alors, comme corollaire de la liberté de la pleine mer, il est totalement exempt de toute juridiction autre que celle de sa nation, cette assimilation ne peut donc plus être admise dès qu'il se trouve sur une rade ou dans un port appartenant à une puissance étrangère. En d'autres termes, le navire marchand, dans ce dernier cas, ne jouit pas dans ses rapports avec le pays où il se trouve du droit d'exterritorialité pour tous les actes qui se passent à son bord.

Ce droit d'exterritorialité est au contraire plein et entier pour les navires de guerre, et on ne trouve pas d'exemple de l'exercice d'une juridiction étrangère sur ces navires entrant dans les ports qui leur ont été ouverts. Ils y sont même, généralement, exempts de la visite des douanes, quoique, à vrai dire, cette visite ne constitue pas un acte de juridiction (1).

(1) Voir à l'appendice, annexe D, une circulaire du directeur de l'administration des douanes.

Et cette différence, quant à l'inviolabilité, partout formellement reconnue entre les deux espèces de navires, est selon nous parfaitement fondée en raison.

Nous croyons, en effet, que les navires du commerce n'étant pas bâtiments de l'état, ne portant pas en leur sein une partie de la puissance publique de leur pays, un corps organisé de fonctionnaires ou d'agents militaires ou administratifs, dès qu'ils entrent dans les eaux d'un peuple étranger, le conflit de souveraineté à souveraineté, dont nous avons parlé quant aux bâtiments de guerre, n'existe pas, quant à eux, au même degré. La souveraineté du pays dans les eaux duquel ils se trouvent ne rencontre pas directement, comme point d'arrêt et comme garantie internationale à leur bord, la souveraineté de leur propre pays. D'où il suit que ces navires particuliers, bien qu'ils restent régis, pour ce qui concerne exclusivement leur régime intérieur, par les lois de leur pays, ne sauraient être soustraits entièrement à l'action de la puissance publique du territoire sur lequel ils sont, pour l'exécution des lois de police et de sûreté et autres lois générales de cette nature en vigueur sur ce territoire.

Cependant on ne peut pas assimiler un navire de commerce et son équipage aux personnes isolées qui voyagent ou séjournent dans un pays étranger, et qui, par cela seul, pour tout ce qui concerne la police et la sûreté, sont entièrement soumises aux lois et aux autorités du pays dans lequel elles se trouvent.

Bien que le navire de commerce ne soit pas une émanation, une représentation directe de la puissance

de l'état auquel il appartient, cependant il contient une association organisée et régie intérieurement en conformité des lois de cet état; son équipage est enrôlé sous le contrôle de cet état; son capitaine est publiquement commissionné et investi de certains pouvoirs.

Il y a donc là une situation intermédiaire, qui, si elle n'est pas celle des bâtiments de guerre, n'est pas non plus celle des simples particuliers, et qui laisse une certaine part d'attributions à deux souverainetés différentes : d'une part, celle des eaux territoriales dans lesquelles se trouve le navire; d'autre part, celle de l'état auquel il appartient. D'où il résulte que, si le navire de commerce est soumis aux lois et aux autorités de police et de juridiction locales, ce n'est qu'avec un certain partage, selon les objets dont il s'agit, sous certaines restrictions et avec des conditions de forme dont nous aurons à parler en détail au chapitre où nous traiterons de la juridiction.

On ne peut pas dire de ce navire que tous les faits qui se passent à son bord sont régis comme s'ils s'étaient passés sur le territoire de l'état auquel le navire appartient. Il faut distinguer entre ces faits : pour les uns la règle est vraie, pour les autres elle ne l'est pas. Ou, en d'autres termes, les navires de commerce jouissent, pour certains faits, du bénéfice de l'exterritorialité, et, pour d'autres, ils n'en jouissent pas.

La distinction entre le cercle presque illimité des franchises des navires de guerre et celui, beaucoup plus restreint, des navires de commerce, non-seulement existe dans la coutume, mais elle est positivement établie par les clauses d'un grand nombre de

traités de commerce et de navigation. On la trouve notamment indiquée d'une manière bien nette à l'occasion des réfugiés à bord, dans les articles 3 et 26 du traité conclu, le 30 juillet 1789, entre le Danemark et la république de Gênes (1).

(1) D'Hauterive et de Cussy, *Recueil des traités de commerce et de navigation*, t. 2, part. 2, p. 75 et 96.

# CHAPITRE ONZIÈME.

## DES PIRATES.

### SOMMAIRE.

Définition générale des pirates et de la piraterie. — Les pirates, proprement dits, sont hors le droit des gens. — Il est permis à chacun de s'en emparer par tous les moyens possibles. — La juste punition de leurs crimes appartient à l'état dont les citoyens en ont fait la capture. — Piraterie au moyen âge et jusqu'au XVIIe siècle. — Son extinction presque totale dans les temps actuels.

Les vrais pirates n'ont pas de nationalité. — Par le fait seul de leurs crimes ils sont dénationalisés. — Juste sévérité des lois de toutes les nations contre la piraterie. — Anciennes lois particulières à la France. — La mise à mort, sans aucune forme de procès, des pirates capturés, a été autorisée anciennement. — Aujourd'hui, ils doivent être traduits devant les tribunaux. — Dans le siècle dernier, en France, ils pouvaient être jugés par un conseil de guerre assemblé à bord des navires de guerre capteurs, et exécutés immédiatement en cas de condamnation. — Loi française du 10 avril 1825 sur la piraterie.

Distinction importante entre la piraterie suivant le droit des gens et la piraterie suivant les lois spéciales d'un état. — Ces lois particulières ne sont applicables par l'état qui les a rendues que dans les lieux et qu'aux personnes dépendant de sa juridiction. — La traite des nègres, que les lois de quelques nations assimilent à la piraterie, ne constitue pas le crime de piraterie suivant le droit des gens.

Le fait d'un navire armé en guerre qui, avec une commission d'un état étranger belligérant, capture les bâtiments d'une puissance ennemie de cet état, mais en paix avec sa propre nation, est un fait contre le droit des gens. — Mais on n'est pas d'accord pour ranger ce fait parmi les actes de piraterie. — Quelques traités publics ont stipulé que les gens d'un tel navire doivent être assimilés aux pirates. — Cette règle devrait être sanctionnée par le droit international.

Les publicistes conviennent plus généralement de qualifier acte de piraterie le fait d'un navire armé en guerre qui court les mers avec des

commissions de deux ou de plusieurs princes ou états différents. — Les lois particulières de quelques puissances déclarent punissables comme pirates le capitaine et les officiers, ou au moins le capitaine d'un tel navire. — Examen de quelques cas particuliers au sujet des navires commissionnés par plusieurs puissances à la fois.

Les biens repris sur des pirates doivent être restitués aux premiers propriétaires de ces biens. — Cette règle est sanctionnée par les lois spéciales de chaque puissance et par le droit international.

Réponse de Bynkershoek à cette question : les Barbaresques de l'Afrique sont-ils pirates? — Aujourd'hui, les pirateries des Barbaresques, qui faisaient la honte de la chrétienté, ont eu leur terme. — C'est à la France qu'est due la cessation de ces pirateries.

A proprement parler, dans le sens le plus restreint et le plus généralement adopté, les pirates ou forbans, qu'en langage vulgaire marin on appelle aussi écumeurs de mer, sont ceux qui courent les mers de leur propre autorité, pour y commettre des actes de déprédation, pillant à main armée soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les navires de toutes les nations, sans faire d'autre distinction que celle qui leur convient pour assurer l'impunité de leurs méfaits; les actes criminels commis par de tels malfaiteurs constituent le crime de piraterie (1).

Les pirates sont donc sur mer ce que sont sur terre ces bandes organisées volant et assassinant sur les grandes routes. Seulement les pirates prenant pour théâtre de leurs brigandages un terrain neutre, un

---

(1) « Qui autem nullius principis auctoritate, sive mari, sive terra, » rapiunt, piratarum prædonumque vocabulo intelliguntur. Unde, » ut piratæ puniuntur, qui ad hostem deprædandum enavigant sine » mandato præfecti maris, et non præstitis, quæ porro præstari » desiderant formæ admiralitatum. » BYNKERSHOEK, *Quæst. jur. pub.*, lib. I, cap. 17.

lieu commun à tous les hommes, et attaquant indistinctement toutes les nations, leur métier est encore plus préjudiciable à la société. Ils sont les ennemis du genre humain tout entier; ils sont hors le droit des gens; il est permis et ordonné à chacun de leur courir sus et de s'en emparer par tous les moyens possibles; et l'état dont les citoyens en ont fait la capture est appelé avant tous à leur faire subir la juste punition de leurs crimes.

Dans le moyen âge, temps de barbarie ou de demi-civilisation, les pirates infestaient les mers et les côtes de l'Europe, et y portaient le ravage et la désolation; même à une époque plus rapprochée de la nôtre, ils étaient encore en grand nombre le fléau du commerce et de la navigation.

Après la découverte de l'Amérique, ce nouveau monde offrit un autre champ à leurs rapines, plus à l'abri de l'impunité. On doit peut-être appeler du nom de pirates ces hardis *flibustiers*, si fameux au XVIII[e] siècle par leurs féroces exploits dans les mers des Antilles, et dont l'histoire et la tradition nous ont conservé le souvenir.

Aujourd'hui encore la piraterie rend dangereuse aux navires de commerce la navigation des mers de l'Indo-Chine et du grand archipel d'Asie. Les insulaires malais constituent dans ces parages une race de pirates organisés, exerçant leurs brigandages à l'aide de flottilles nombreuses. Les croisières espagnoles des Philippines ne suffisent pas pour en garantir le commerce, et les forces navales hollandaises et anglaises ont été souvent dans la nécessité de diriger contre eux

des expéditions de guerre en règle et de leur livrer de véritables combats.

Si la civilisation avancée de notre siècle, multipliant les rapports internationaux, les a rendus plus faciles et plus sûrs à travers les continents, en créant des moyens de transmission presque instantanée de la pensée à grande distance, en sillonnant la surface de la vieille Europe et celle de la plupart des autres contrées policées du monde connu, par des chemins rapides sur lesquels s'exerce incessamment la surveillance active et protectrice des gouvernements, elle a eu aussi pour résultat d'amener la sécurité des traversées sur le grand chemin de la mer. Aujourd'hui les pirates ou forbans ont à peu près entièrement disparu des mers de l'Europe et des autres mers les plus fréquentées; et si l'apparition de navires pareils a lieu sur ces mêmes mers à de rares intervalles, leurs actes de brigandage sont bientôt réprimés et punis au moyen d'une bonne police générale de la navigation, assise sur des lois communes à tous les peuples pratiquant le droit des gens.

Il est évident que les navires qui se livrent à la piraterie ne peuvent avoir reçu l'autorisation d'aucun état civilisé d'exercer un pareil métier. Ainsi, si dans leurs courses criminelles, ces navires arborent les couleurs d'une nation, ce sont des couleurs usurpées qui ne peuvent les protéger; s'ils ont ou s'ils ont eu en leur possession des papiers de bord qui paraissent en règle, ces papiers sont illégitimes et dus à la fraude, ou peut-être à un crime dont la mer a englouti les traces dans ses profondeurs impénétrables. Les vrais bâtiments pirates n'ont donc pas de nationalité, ou,

s'ils en avaient une originairement, ils l'ont perdue par leur crime et se trouvent ainsi dénationalisés. Cette absence de nationalité et les résultats de la piraterie, qui atteignent ou peuvent atteindre tous les navigateurs, font de ce crime un crime contre la loi des nations. Voilà pourquoi tout navigateur est autorisé à arrêter les pirates, dont les actes, quels qu'en soient les auteurs et en quelque lieu qu'ils aient été commis, tombent sous la juridiction des tribunaux de chaque état.

Dans tous les temps et chez toutes les nations, la justice humaine s'est armée d'une grande sévérité contre le crime de piraterie. En France, l'ordonnance de l'amirauté de 1584 condamnait les pirates au supplice de la roue; l'ordonnance du roi du 5 septembre 1718 prononçait contre eux la peine de mort avec confiscation de leurs biens, et celle des galères perpétuelles avec la même confiscation contre leurs fauteurs et complices.

Il est une erreur répandue chez certaines classes de personnes, erreur qui consiste à croire que tous ceux qui ont arrêté les pirates ont le droit de les mettre à mort sans l'intervention de l'autorité publique; de les juger sommairement et de les pendre aussitôt au bout des vergues. Cette coutume, quelque peu barbare et sujette à de graves abus, a pu être autorisée très-anciennement.

Nous lisons, en effet, dans une loi anglaise du commencement du XVIII^e^ siècle : « Si les pirates commettent quelques pirateries sur l'Océan et qu'ils soient pris sur le fait, les vainqueurs ont le droit de les pendre au grand mât, sans aucune condamnation solennelle. »

Mais aujourd'hui, chez aucun peuple civilisé, la justice maritime n'est aussi expéditive. Les pirates capturés doivent être déférés aux tribunaux; c'est seulement pour leur arrestation que les formes ordinairement usitées quand il s'agit d'autres criminels n'ont pas lieu à l'égard de ceux-ci, parce qu'il y a impossibilité de suivre ces formes à cause de la nature des choses, et d'ailleurs justice de les négliger, puisque les pirates sont en état permanent de flagrant délit (1).

« Le droit d'attenter à la vie des pirates, disait » M. Pardessus dans un rapport à la Chambre des dé» putés (2), cesse avec celui de tuer son ennemi dans » le combat ou pour une légitime défense; mais au » lieu d'être traités en prisonniers de guerre, ils doi» vent être traduits en jugement. Jamais, ou au moins » depuis longtemps en France, le pouvoir de juger et » de punir un pirate, quelque évidente que fût la pi» raterie, n'a appartenu au capteur. »

Il paraît cependant que, sous Louis XV, ce pouvoir se déléguait au capteur, lorsque ce capteur était un navire de guerre. C'est ce qui résulte d'un mémoire

---

(1) « Unde etiam à privatis invadi possunt et apprehendi propria authoritate, salvâ tamen magistratui loci jurisdictione criminali, et instructione dè modo persequendi piratas.

» Satius tamen est navigantes instrui mandatis à publica potestate ad persequendos piratas, quoscumque in mari deprehenderint, et proximo judicio sisti : ut data occasione uti possint, non quasi ausu proprio, sed ut publicè jussi. » (LOCCENIUS, *De jure maritimo*, lib. 2, cap. 3, § 1.)

(2) Rapport fait à la Chambre des députés par M. Pardessus sur la loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. (Séance du 30 mars 1825; *Moniteur* du 2 avril.)

du roi, daté de Versailles le 5 avril 1751, pour servir d'instruction à M. de la Clue, capitaine de vaisseau, qui, avec le commandement du vaisseau le *Triton* et de la frégate la *Gracieuse*, était chargé de croiser sur les côtes du Canada et au banc de Terre-Neuve (1).

D'après l'article 17 de la loi du 10 avril 1825 sur la piraterie (2), loi qui nous régit aujourd'hui, les prévenus de ce crime sont jugés par les tribunaux maritimes de l'un des chefs-lieux d'arrondissement; et c'est avec raison que les officiers de marine se trouvent ainsi appelés à prononcer sur les crimes de piraterie; car la constatation et l'appréciation des faits qui constituent de pareils crimes exigent une connaissance spéciale du métier de la mer.

D'après l'article 16 de cette même loi, la mise en jugement des prévenus doit être suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêche pas les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle.

La définition que nous avons donnée en commen-

---

(1) *Extrait de ce mémoire :* « Si le sieur de la Clue arrête des » forbans, il assemblera un conseil de guerre composé des officiers » des deux vaisseaux de S. M., et leur procès leur sera instruit » conformément au mémoire ci-joint; il fera sur-le-champ passer » par les armes, jusqu'à ce que mort s'ensuive, ceux qui seront » convaincus de piraterie, de quelque nation qu'ils soient; et si » parmi les gens d'équipage pris, il s'en trouve que le conseil de » guerre estime être dans un cas graciable, par les preuves qu'ils » donneront de la violence qui leur a été faite pour servir avec les » forbans, le sieur de la Clue les ramènera en France et les remet- » tra, en arrivant, dans les prisons du port, suivant le rôle qui en » aura été arrêté par noms et surnoms. »

(2) Voir cette loi à l'Appendice, annexe F.

çant du crime de piraterie est la définition d'après le droit des gens. Ainsi défini, ce crime est évidemment du ressort de la loi commune internationale; c'est pour cela qu'il peut être jugé par les tribunaux du pays où les accusés se trouvent, quoiqu'il ait été commis à bord d'un bâtiment ou par un équipage originaire d'une autre nation.

Mais il faut faire une distinction entre la piraterie suivant le droit des gens, et celle suivant le droit particulier d'un état. Il est certains actes qui sont qualifiés actes de piraterie par les lois intérieures d'une nation, auxquels les lois étrangères peuvent ne pas attacher la même signification, ou contre lesquels elles peuvent prononcer des peines différentes. Ce n'est pas en vertu de la loi internationale que les auteurs de ces actes sont jugés et punis, mais seulement en vertu des lois spéciales qui les assimilent aux pirates, lois qui ne peuvent être appliquées que par l'état qui les a rendues, et seulement à l'égard des propres sujets de cet état ou dans les lieux dépendant de sa juridiction.

Ainsi les lois particulières de l'Angleterre et des États-Unis d'Amérique assimilent aux pirates les individus qui se livrent à la traite des nègres. Il en est de même en Prusse, en Autriche et en Russie, depuis le traité du mois de décembre 1841, conclu par ces trois puissances avec l'Angleterre, pour l'abolition de la traite. Il ne s'ensuit pas que la traite, qui est d'ailleurs prohibée aujourd'hui par toutes les nations civilisées, constitue le crime de piraterie suivant le droit des gens.

Les crimes de meurtre et de vol commis indivi-

duellement à bord d'un bâtiment en pleine mer ne sont justiciables que des tribunaux du pays auquel appartient le bâtiment; mais si ces crimes ont été commis à bord d'un navire tombé en la possession d'un équipage révolté, qui s'est affranchi de toute obéissance et qui agit contre toutes les lois, ce navire, dès lors dénationalisé, a perdu le droit d'être protégé par un pavillon quelconque; de tels crimes peuvent être rangés dans la classe de ceux de la piraterie suivant le droit des gens, et leurs auteurs sont justiciables des tribunaux de l'état qui en a fait la capture (1).

Le droit de guerre étant un droit inhérent à la souveraineté, chaque état souverain peut, dans la limite fixée par les règles internationales, commissionner qui bon lui semble parmi ses sujets pour courir sus à ses ennemis. Une commission régulière exclut toute idée de piraterie de la part d'un navire armé en guerre qui s'est tenu dans les bornes de la commission. Il y a plus : les officiers et l'équipage d'un navire armé en guerre qui, ayant commission contre un état, commet, dans certaines limites, des actes de violence contre les sujets d'un autre état, ne doit pas être traité comme pirate, par cela seul qu'il a outre-passé les pouvoirs à lui accordés, tant qu'il ne ressort pas des circonstances le fait et l'intention bien caractérisés d'exercer la piraterie. L'état qui a délivré la commission étant responsable à l'égard des autres nations des actes répréhensibles de ses croiseurs, c'est à cet état exclusivement qu'appartient le droit de juger et de punir les

(1) Wheaton, *Elem. of int. law*, t. 1, part. 2e, ch. 2, § 16.

offenses commises sous couleur de son autorité (1).

Faut-il considérer comme crime de piraterie suivant le droit des gens le fait d'un navire armé en guerre qui, pendant que son pays reste neutre, prend commission d'un état étranger belligérant, et capture les bâtiments d'une puissance ennemie de cet état mais en paix avec sa propre nation? Par exemple, le fait de ces corsaires anglais dont on nous menaçait, qui, dans notre dernière guerre contre le Maroc, se seraient fait commissionner par l'empereur de Maroc et auraient capturé nos bâtiments de commerce? — Le droit international universel ne paraît pas encore unanimement arrêté sur ce point. Tout le monde conviendra bien que la situation d'un tel navire est contre le droit des gens, et que l'équipage, ou du moins le capitaine et les officiers, qui sont plus éclairés et qui comprennent mieux la portée de leurs actions, sont indignes d'être traités suivant les lois de la guerre. Mais qu'il y ait là un véritable crime de piraterie de droit des gens, c'est ce qui n'est pas encore universellement reconnu.

En l'absence d'une coutume internationale bien arrêtée, quelques puissances ont prévu ce cas dans leurs traités, et se sont engagées formellement à défendre à leurs nationaux d'accepter de pareilles commissions.

---

(1) WHEATON, à l'endroit cité.

Voir aussi BYNKERSHOEK, qui s'exprime ainsi qu'il suit :

« De navibus belli publicis, vel de privatis, quæ mandato admiralii ad prædam enavigant, ut nempe harum utrarumque piraticæ accusatio ad admiralitates pertineat, ceteris judicio communi relictis. » (*Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 17.)

L'article 3 du traité du 26 septembre 1786, entre la France et la Grande-Bretagne, porte cette défense formelle : « Sous les plus grandes peines qui puissent être ordonnées contre les infracteurs, outre la restitution et la satisfaction entière, dont ils seront tenus envers ceux auxquels ils auront causé quelque dommage (1). »

Les nombreux traités de commerce et de navigation conclus depuis 1830 entre la France et les républiques d'Amérique renferment tous à ce sujet une clause semblable à celle que contient l'article 17 du traité tout récent avec la république dominicaine, article ainsi conçu : « S'il arrive que l'une des parties contractantes soit en guerre avec un pays quelconque, l'autre partie ne pourra, dans aucun cas, autoriser ses nationaux à prendre ni accepter des commissions ou lettres de marque pour agir hostilement contre la première ou pour inquiéter le commerce et les propriétés de ses citoyens (2). »

Quelquefois on ne s'est pas borné à une telle prohibition, mais en outre on est convenu expressément d'assimiler à des pirates et de punir comme tels les gens d'un navire ainsi commissionné (3).

---

(1) D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de comm. et de navig.*, tom. 2, part. 1, p. 88.

(2) Traité entre la république française et la république dominicaine, du 8 mai 1852; ratifications échangées, 5 août 1852; insertion au *Bulletin des Lois*, 26 novembre 1852.

(3) Par exemple, dans les traités suivants : Entre la France et les États-Unis, du 6 février 1778, art. 23. — Entre le Danemark et Gênes, du 30 juillet 1789, art. 12. — Et dans les suivants, conclus par les États-Unis avec la Suède, le 3 avril 1783, art. 23, renouvelé par

Le président des États-Unis d'Amérique, à l'époque de la dernière guerre soutenue par cette puissance contre le Mexique, a eu l'occasion d'adresser une note au gouvernement espagnol pour rappeler à ce gouvernement l'article 14 de son traité du 20 octobre 1795 avec les États-Unis, qui contient une stipulation pareille (1).

---

l'article 17 du traité du 4 juillet 1827. — Avec la Grande-Bretagne, le 19 novembre 1794, art. 21, reproduit dans l'article 15 du traité du 31 décembre 1806. — Avec la Prusse, du 10 septembre 1785, art. 20, reproduit par le traité du 11 juillet 1799, et renouvelé par l'article 12 du traité du 1er mai 1828. — Avec l'Espagne, le 20 octobre 1795, art. 14, renouvelé par l'article 12 de celui du 22 février 1819. — Avec la fédération du Centre-Amérique, le 5 décembre 1825, art. 24.

(1) *Message du président des États-Unis à la Chambre des représentants, du 8 décembre 1846.*

Dès que le congrès eut reconnu l'existence de la guerre avec le Mexique, je portai mon attention sur le danger que des corsaires ne fussent armés dans les ports de Cuba et de Porto-Rico pour piller le commerce des États-Unis, et je signalai au gouvernement espagnol l'article 14 de notre traité du 20 octobre 1795, aux termes duquel les citoyens ou sujets de l'une ou de l'autre nation qui prendraient des lettres de marque pour agir comme corsaires contre l'autre seront punis comme pirates. Je vous annonce avec plaisir que j'ai reçu du gouvernement espagnol l'assurance que cet article du traité serait fidèlement observé de sa part. Le gouvernement espagnol transmit immédiatement l'ordre aux autorités de Cuba et de Porto-Rico de déployer la plus grande vigilance pour empêcher tout armement de corsaires dans ces îles contre les États-Unis. Le ministre des affaires étrangères a été récemment informé que le gouvernement mexicain avait envoyé à la Havane des commissions en blanc pour des corsaires et des certificats de naturalisation signés en blanc par le général Salas, chef actuel du gouvernement mexicain. Il y a aussi de forts motifs de craindre que de pareils documents aient été envoyés dans d'autres parties du monde. Je vous remets des copies de ces documents. Comme les préliminaires exigés par la pratique des nations

Quant à nous, nous n'hésitons pas à émettre l'opinion que ces dispositions particulières des traités doivent passer en principe universel de droit des gens. Quand nous exposerons les règles internationales maritimes relatives à l'état de guerre, nous verrons, en traitant des corsaires, que leur emploi se justifie comme un appel que chaque état belligérant fait aux forces particulières de ses propres nationaux, de ses propres armateurs. C'est le concours, c'est la réunion des sujets au gouvernement, des forces privées aux forces publiques, de la marine marchande à la marine militaire de la nation. Qu'un pays réunisse contre son ennemi toutes ses ressources de guerre, il n'y a rien là que de légitime. Mais comment justifier l'appel qu'il ferait aux forces privées d'un état étranger qui reste neutre dans la querelle? Comment, tandis que

civilisées pour donner des commissions à des corsaires et régulariser leur conduite ne paraissent pas avoir été observés, et ces commissions étant en blanc, pour qu'on y mette les noms de tout individu (de quelque nation qu'il soit) qui voudrait les acheter, toute cette affaire ne peut être considérée que comme une invitation à tous les flibustiers de la terre qui voudraient payer le privilége de croiser contre le commerce américain. Ce sera à nos tribunaux à décider si, dans de pareilles circonstances, de pareilles lettres de marque et représailles mexicaines devront mettre à l'abri des peines établies contre la piraterie ceux qui les accepteront et commettront des brigandages sur les mers. Si les certificats de naturalisation ainsi délivrés ont pour objet de mettre les sujets espagnols à l'abri de la peine de la piraterie, notre traité avec l'Espagne les rendra inutiles. Un pareil stratagème serait un faible moyen pour échapper aux dispositions d'un traité solennel. Je recommande au congrès de faire immédiatement une loi autorisant à juger et à punir comme pirates les sujets espagnols qui, échappant à la vigilance du gouvernement, se seraient rendus coupables d'actes de corsaires contre les États-Unis.

l'état reste neutre, les sujets particuliers de cet état prendraient-ils parti pour l'un ou pour l'autre des belligérants? Comment, tandis que l'état est en paix, les sujets particuliers de cet état entreraient-ils en guerre? Un navire dans une telle situation ne serait pas avoué par l'état auquel il appartient, puisque cet état reste neutre et en paix, et ne l'a pas commissionné. Il ne serait donc pas placé sous la responsabilité de cet état, et n'en pourrait pas invoquer la nationalité. Il ne pourrait pas davantage invoquer celle de l'état belligérant dont il porte la commission, puisqu'il n'appartient véritablement pas à cet état et ne remplit aucune des conditions constitutives de cette nationalité à laquelle il est étranger. C'est donc un navire qui, pour les actes auxquels il se livre, se trouve dénationalisé, et n'est légitimement couvert par aucun pavillon. Ces actes sont donc de véritables actes de piraterie suivant le droit des gens. — Ce qui fait que la navigation générale est moins alarmée de cette sorte de piraterie, c'est qu'un tel navire ne court pas sus à tout bâtiment de commerce indistinctement, et qu'il se borne à capturer ceux d'une seule puissance ou de quelques puissances déterminées; de telle sorte qu'en fait, pour le moment, ces puissances paraissent les seules intéressées à réprimer ses actes. Mais il faut observer que ce qui arrive aujourd'hui contre telle puissance pourra arriver demain contre telle autre, et qu'ainsi l'intérêt d'empêcher une telle violation du droit des gens, en la punissant chaque fois qu'elle se présente, est véritablement un intérêt universel.

Une application de ces principes de droit international a été faite par le vice-amiral Baudin dans son expédition du Mexique, en 1838. Comme il était question de navires étrangers au gouvernement mexicain, auxquels ce gouvernement délivrerait des commissions pour courir sus aux navires du commerce français, l'amiral déclara qu'il traiterait comme pirate tout navire qui commettrait de pareils actes sous le pavillon mexicain, sans appartenir véritablement à cette nation par la composition de son équipage et par l'accomplissement des autres conditions constitutives de la nationalité des navires (1).

Les publicistes s'accordent beaucoup plus généralement à qualifier acte de piraterie suivant le droit des gens, le fait d'un navire armé en guerre qui court les mers avec commission de deux ou de plusieurs princes ou états différents. Plusieurs écrivains font même entrer ce fait dans la définition générale qu'ils donnent de la piraterie. Les lois particulières de quelques puissances s'expliquent formellement sur ce cas, et déclarent punissables comme pirates le capitaine et les officiers d'un tel navire. Telle est la disposition de notre ordonnance du mois d'août 1681 (titre *des Prises,* art. 5). Cette disposition a été maintenue, mais à l'égard du capitaine seulement, par l'article 1er de la loi du 10 avril 1825 (2).

---

(1) Voir à l'Appendice, annexe G.

(2) Art. 1, § 2. « Sera poursuivi et jugé comme pirate tout com-
» mandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de
» commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou états
» différents. »

Nous ferons observer, relativement à ce cas, qu'il se rattache au précédent, et tombe sous l'application des mêmes principes. En effet, si le navire ainsi armé est étranger à chacun des états dont il a pris commission, sa situation est la même que celle qui précède, avec une circonstance aggravante de plus : savoir, que le navire ayant pris commission de plusieurs états, a ainsi augmenté le cercle de ses captures illégitimes. Si c'est un acte de piraterie du droit des gens, que de se couvrir d'une commission étrangère, pour courir sus aux navires en paix avec sa propre nation, à plus forte raison est-ce un acte de piraterie du même genre, que de se couvrir de deux ou de plusieurs commissions pareilles, afin de pouvoir courir sus à un plus grand nombre de navires. L'intention et le métier de piraterie apparaissent ici d'une manière encore plus ostensible.

Mais si le navire est commissionné d'un côté par son propre gouvernement, et d'un autre côté par un gouvernement étranger, il y a là un mélange susceptible d'atténuer la situation. Toutefois, nous croyons que si cette situation est légitime d'une part, de l'autre elle est illégitime; et que le navire qui fait des captures en vertu de la commission étrangère qu'il porte, fait en cela des actes de piraterie suivant le droit des gens. Il y a un intérêt international à prohiber et à punir un pareil cumul.

L'indulgence que quelques lois particulières et notamment notre loi française accordent, dans le cas de cumul de plusieurs commissions, aux gens de l'équipage autres que le capitaine et les officiers, ou même

autres que le capitaine seulement, est motivée sur ce que ces gens ne sont pas toujours en état d'apprécier la situation et d'en comprendre toute la culpabilité. — Cependant, nous croyons que cette indulgence, posée ainsi comme règle obligatoire et absolue pour tous les cas, est beaucoup trop étendue. Si l'existence de cette exception favorable ne peut plus être mise en controverse dans les législations particulières intérieures qui la mentionnent formellement, il n'en est pas de même dans le droit international universel. Nous croyons que, dans les principes de ce droit, les nations, ou au moins celles dont les bâtiments ont été attaqués, sont autorisées à traiter comme pirates, non-seulement le capitaine et les officiers, mais encore l'équipage d'un navire qui, sous une commission étrangère, court sus à des bâtiments amis de sa nation. Chacun, même les simples matelots, peut bien comprendre facilement ce qu'un pareil acte a d'illicite. Il en est de même, à plus forte raison, de l'équipage des navires ayant commission de divers états auxquels ils sont étrangers. Seulement, il doit en être ici comme dans toute accusation de piraterie : c'est au juge qui prononce sur l'accusation à apprécier pour les hommes de l'équipage, en particulier, si quelqu'un d'entre eux n'a pas été contraint ou trompé, et à se montrer plus facile, sous ce dernier rapport, dans tous les cas où la culpabilité de la situation était moins apparente pour des gens vulgaires.

Les décisions qui précèdent, et en particulier l'article de la loi française qui punit comme pirate le capitaine d'un navire porteur de deux ou de plusieurs

commissions délivrées par des états différents, seraient-elles applicables au cas où ces commissions auraient été délivrées par deux ou plusieurs puissances alliées ensemble contre un ennemi commun, et où le navire ainsi commissionné n'attaquerait que ce seul ennemi? — En droit international, on n'est pas d'accord pour la solution de cette question. Nous croyons qu'il y faut faire quelques distinctions.

Incontestablement, à notre avis, il y a piraterie suivant le droit des gens, si le navire ainsi commissionné est étranger à chacune des puissances alliées dont il a pris commission. L'acte de piraterie ne consiste pas, de sa part, seulement en ce qu'il porte plusieurs commissions d'états différents, mais surtout en ce qu'il est étranger à ces états, et court sus à des navires en paix avec sa propre nation.

Mais si le navire est ainsi commissionné par sa propre nation, et par une ou plusieurs puissances alliées de cette nation dans une guerre commune, de telle sorte qu'en vertu de ces commissions, il court sus à un ennemi de son pays, et se borne à faire bonne et loyale guerre à cet ennemi : la situation change; il est impossible d'y voir un crime de piraterie. Néanmoins, cette situation est irrégulière, elle blesse les lois internationales et ouvre la porte à beaucoup d'abus (1). En effet, si l'on se demande quelle peut être l'utilité pour un tel navire, tandis qu'il est déjà muni d'une commission de son gouvernement contre un ennemi

(1) Voyez DE MARTENS, *Essai concernant les armateurs*, ch. 2, § 14. — WHEATON, *Elem. of intern. law*, t. 1, part. 2, chap. 2, § 16.

commun, d'y joindre encore celle d'un gouvernement allié, contre le même ennemi, on n'en trouvera pas d'autre que celle qui résulte de ce que les états cobelligérants peuvent avoir adopté, à l'égard des neutres, des règles différentes de conduite et que chacun d'eux peut être lié par des engagements séparés : de telle sorte, que le navire porteur des commissions de chaque état, invoquerait, selon l'occasion, les unes ou les autres de ces règles, suivant qu'elles lui seraient plus avantageuses. Ce motif seul d'un pareil cumul nous en montre l'illégitimité. Le droit international ne peut pas l'admettre; il faut s'en tenir, rigoureusement et pour tous les cas, à ce principe, dont le développement reviendra plus loin dans cet ouvrage : qu'un navire ne peut jamais être régulièrement et légitimement commissionné pour la course, si ce n'est par l'état seul auquel il appartient.

La coutume internationale est constante, et tous les publicistes s'accordent unanimement pour ranger parmi les crimes de piraterie proprement dite, les actes de déprédation commis par un navire ayant commission de différents états en guerre l'un contre l'autre. Ces deux commissions opposées sont directement en contradiction l'une avec l'autre. Un tel navire tombe indifféremment sur l'un et sur l'autre parti, pour s'enrichir des dépouilles de tous les deux. Il n'a d'autre but que la spoliation.

Les pirates n'ayant aucun titre pour acquérir, n'ont jamais de droit sur les choses par eux enlevées et ne peuvent en transmettre aucun à un tiers acquéreur,

de quelque manière que ce soit. Aussi est-il de règle dans le droit des gens, que les biens repris sur des pirates soient restitués à leur propriétaire légitime. C'est cette règle que consacraient les anciennes ordonnances sur la marine en disant que : « *Pirate ne peut changer le domaine* (1). » Ce même principe est consacré par les lois particulières de toutes les nations civilisées (2) ; il l'est aussi dans presque tous les traités de commerce anciens et nouveaux. Dans ces traités, les parties contractantes conviennent même que cette restitution aux véritables propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, dûment autorisés, leur sera faite sur la preuve de l'identité de la propriété, même quand l'article réclamé serait vendu, pourvu qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait ou pouvait savoir que ledit article provenait de piraterie (3).

---

(1) « De façon, dit CLEIRAC, que le fourban n'a pu transférer ou » bailler droit de domaine ou de propriété au maistre, qui puisse » empescher ou détourner la reiuendication ou condiction au vray » seigneur. » (*Contr. marit. des rachapts ou compositions,* ch. 6, § 1.)

(2) Seulement, on rencontre dans les lois espagnoles une disposition que M. de Martens trouve difficile à justifier d'après les principes du droit naturel ; savoir : que même les reprises faites sur les pirates appartiendront à l'armateur si le pirate les a possédées pendant vingt-quatre heures. (DE MARTENS, *Essai concernant les armateurs*, ch. 3, *Des reprises.*)

(3) Notamment dans les traités suivants de : 1658, art. 11, entre le Danemark et la Suède. — 1667, entre la Grande-Bretagne et la Hollande. — 1675, art. 19, Grande-Bretagne et Turquie. — 1679, art. 22, Hollande et Suède. — 1680, art. 17 et 36, Hollande et Turquie. — 1742, art. 34, France et Danemark. — 1778, art. 16, France et États-Unis d'Amérique. — 1784, art. 11, Espagne et Tripoli. — 1786, art. 39, France et Grande-Bretagne. — 1787, art. 34, France

Bynkershoek, dans ses Questions de droit public, précisément à l'occasion de la restitution des biens repris sur les pirates, consacre plusieurs pages à l'examen de là question suivante : Les Barbaresques de l'Afrique sont-ils pirates? Cet auteur se refuse à les qualifier ainsi, par le motif que ces peuples forment des cités, avec une demeure fixe, où ils ont la souveraineté; qu'on est tantôt en paix, tantôt en guerre et qu'on fait des traités publics avec eux comme avec les autres nations; qu'enfin, s'ils sont plus soucieux de leurs intérêts que de l'observation des traités, si l'on ne peut obtenir d'eux cette observation au plus haut degré, chose qu'on exige en vain des autres peuples; si même ils agissent plus injustement que tous les autres, ils ne perdent pas, pour cela, le titre et le droit d'états souverains (1).

---

et Russie. — 1795, art. 9, Espagne et États-Unis d'Amérique. — 1800, art. 26, France et États-Unis. — 1828, art. 22, France et Brésil. — 1835, art. 12, Autriche et Grèce. — 1843, art. 14, France et Vénézuéla. (Voy. D'HAUTERIVE et DE CUSSY, *Recueil de traités de navig. et de comm.*; et, pour le dernier traité, voy. les *Annales marit. et colon.* du mois d'août 1844.)

(1) « Algerienses, Tripolitani, Tunitani, Zaleënses piratæ non » sunt, sed civitates, quæ certam sedem, atque ibi imperium habent, et quibuscum nunc pax est, nunc bellum, non secus ac » cum aliis gentibus, quique propterea ceterorum principum jure » esse videntur. Sæpe cum iis fœdera pangunt alii principes, etc. » — Quæ omnia sunt penes Barbaros illos in Africa, habent etiam » rationem aliquam pacis et fœderis, ut solent habere reliquæ gen- » tes, sui commodi, quam fœderum plerumque studiosiores. Ut sum- » mam habeant, nemo exigat, quia et hæc frustra exigitur ab aliis » populis. Quin si vel injustius agant, propterea tamen civitatis no- » men et jus non amittere, rectè observavit Huberus. (BYNKERSHOEK,

Cette question avait un intérêt positif à l'époque où écrivait Bynkershoek, et l'a conservé jusqu'en 1830. Quoique les réflexions de cet écrivain ne manquassent pas de justesse à un certain point de vue, et qu'on ne pût assimiler totalement les Barbaresques à des pirates errants sur les mers, dénués de toute nationalité, sans territoire et sans demeure fixes, il n'en était pas moins vrai que les attaques de ces Barbaresques contre tous les navires de la chrétienté, sans distinction de l'état de guerre ou de l'état de paix, contrairement à toutes les règles du droit des gens, étaient des actes de déprédation; que les gouvernements de ces peuples faisaient leur principale ressource des produits de cette déprédation; de telle sorte qu'on peut dire que c'étaient des gouvernements organisant la piraterie sous leur pavillon. Aussi, contrairement à l'opinion de Bynkershoek, dans la plupart des écrits, même dans quelques textes de lois et de traités contemporains, étaient-ils qualifiés, sans hésitation, de pirates (1).

Comment de pareils faits ont-ils pu se continuer si longtemps avec impunité, de la part de peuples si inférieurs en forces maritimes à la plupart de ceux de la chrétienté? Comment les nations les plus puissantes de l'Europe ont-elles pu s'y soumettre, et payer même un tribut pour se racheter annuellement de cette piraterie? Ce phénomène ne s'explique que par la riva-

---

*Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 17, *De Piratica, et an Barbari in Africa sint piratæ?*

(1) *Voy.* ARNOULD, *Système maritime et politique des Européens*, chap. 10, p. 98; — BOUCHAUD, *Théorie des traités de commerce*, p. 78; — et ci-dessus, p. 198, note SUÈDE.

lité jalouse de ces nations les unes envers les autres; rivalité qui leur aurait fait, au besoin, défendre les Barbaresques, plutôt que de voir l'une d'elles s'agrandir de la défaite de l'un de ces peuples. Ce sera là, dans l'histoire, un exemple frappant des conséquences bizarres et funestes auxquelles de pareilles rivalités peuvent conduire. Aujourd'hui, depuis la transformation de l'Algérie en terre française, les pirateries barbaresques, cette honte de la chrétienté, ont eu leur terme. Grâce à la France, les mers et les côtes du nord de l'Afrique sont libres et sûres; les ports ouverts au commerce de toutes les nations; la passe Algérienne, que quelques puissances européennes achetaient à prix d'argent pour leurs navires de commerce (1), n'est plus nécessaire; réveillés par les succès des armées françaises de terre et de mer, les deux états restés les derniers soumis au payement d'un tribut envers le Marocain, la Suède et le Danemark, viennent de s'affranchir de cette humiliante sujétion; l'or et le sang français prodigués sur la terre de l'Algérie ont tourné au profit de tous les peuples policés; une race d'hommes intelligente, mais demi-barbare, est instruite à marcher dans la voie de la civilisation. En présence de ces résultats, le gouvernement qui viendrait disputer à la France le fruit de tant d'efforts, ou lui susciter des obstacles dans l'accomplissement de son œuvre glorieuse, ferait preuve d'un esprit rétrograde et d'une jalousie égoïste mille fois plus condamnable que celle qui a produit de si honteuses conséquences dans les siècles passés.

(1) Voir ci-dessus, p. 197 et suivante, aux notes Hollande, Danemark et Suède.

## CHAPITRE DOUZIÈME.

### DU DROIT D'ENQUÊTE DU PAVILLON, EN PLEINE MER.

SOMMAIRE.

Origine du droit qu'ont les navires de guerre de constater la nationalité de tout navire de commerce rencontré en pleine mer. — Ce droit peut être nommé *droit d'enquête du pavillon.* — Il faut bien le distinguer du droit de visite ou de recherche.

Parallèle de ces deux droits.—Le droit de visite n'est pas admis en temps de paix.—Motifs qui s'y opposent.—Exceptions temporaires apportées à cette règle par les traités relatifs à l'abolition de la traite des noirs.

A la vue d'un navire de guerre qui a arboré ses couleurs, un navire de commerce doit hisser les siennes. — Coup de canon d'assurance. — Coup de canon de semonce.

Un navire de guerre a aussi le droit de faire raisonner un bâtiment de commerce. — Dans quelles limites ce droit doit être exercé. — Cas exceptionnels qui peuvent autoriser à sortir de ces limites. — Dans ces cas exceptionnels, une enquête à bord du navire dont la nationalité est en question peut avoir lieu. — Manière de procéder à cette enquête.

Conclusion du chapitre.

La grande route ouverte par les mers à tous les peuples pour leurs communications de toutes sortes, est susceptible par sa nature de devenir le théâtre de désordres et de brigandages que les nations ont intérêt de réprimer en commun. A une époque de beaucoup postérieure à la barbarie du moyen âge, la sécurité de la navigation était compromise par une multitude de forbans ou écumeurs de mer. Les navires marchands n'osaient guère se hasarder seuls à entreprendre un voyage de quelque durée sans être complétement armés. On s'associait pour naviguer de conserve, afin de se prêter un mutuel secours; on

élisait un chef appelé *admiral* ou *vice-admiral*. La collection de règlements maritimes connue sous le nom de *Consulat de la Mer*, dont M. Pardessus place la rédaction au XIV[e] siècle, les us et coutumes de la mer de divers états, les ordonnances de chaque roi ou de chaque république prescrivaient cet armement en guerre des bâtiments de commerce, et cette navigation de conserve(1).

Mais ces associations ne se bornaient pas toujours à la défensive, souvent elles devenaient elles-mêmes la source d'une affreuse piraterie en pleine paix.

Les nations comprirent enfin que le seul moyen de mettre fin à ces pirateries, si dangereuses pour toutes, était d'enlever aux particuliers la faculté d'armer des bâtiments en guerre, ou de limiter cette faculté au seul cas du temps de guerre, en la soumettant, même alors, à des règlements restrictifs spéciaux. Dès lors

(1) Voy. le *Consulat de la mer*, dans la collection des lois maritimes de M. Pardessus : ch. 48 (93), *De la manière de faire conserve*; — ch. 49 (94), *De l'obligation de tenir câble à un autre navire*, t. 2, p. 98 à 101; — ch. 241 (286), *Des conserves*, p. 329.

*Ordonnance du roi de France*, de 1584, art. 60, dans Cleirac.

*Ordonnance de S. M. Catholique Philippe II*, art. 1 à 8, qui prescrit le chiffre de l'équipage et le nombre de canons ou de différentes armes que doivent avoir les navires marchands suivant leur tonnage. L'article 9 de cette ordonnance est ainsi conçu : « Les navires estant ainsi esquipés et chargés de marchandises de prix et grande valeur seront obligés de marcher en flotte, de faire conserve, c'est-à-dire ligue offensive et défensive entre eux ; et, à cet effet, seront tenus de faire cap et s'attendre l'un l'autre, et ne partiront pas qu'ils ne soient pour le moins quatre de compagnie : esliront un vice-admiral entre eux, et feront des ordonnances pour s'assister et se secourir l'un l'autre, et s'obligeront par serment à l'entretien d'icelles, aux peines portées par le premier article des présentes ordonnances, etc., etc. » (Dans Cleirac.)

la différence entre les bâtiments armés par les souverains eux-mêmes et les navires des particuliers devint tout à fait distincte, et la force n'étant plus laissée à l'arbitre de simples citoyens, l'emploi de cette force cessa de dégénérer en abus (1). Aujourd'hui, les progrès de la civilisation, l'extension des relations internationales, la connaissance plus parfaite du globe, l'établissement de gouvernements réguliers dans les régions les plus éloignées, assurent le paisible trafic des commerçants.

Les bâtiments marchands que ce trafic amène dans les ports des états d'outre-mer y trouvent appui et bon accueil. Sur la pleine mer, où toutes les nations ont un égal intérêt à pouvoir naviguer avec sécurité, les diverses marines se prêtent dans l'occasion un mutuel secours. Dans les cas de sinistres et de circonstances difficiles, on doit même s'exposer au danger pour donner assistance. Les navires des marines militaires, principalement, mieux gréés, mieux approvisionnés et plus forts en équipage, sont plus aptes que les navires marchands à donner des secours efficaces. Un des beaux côtés du rôle qu'ont à remplir les premiers, c'est de couvrir en tous lieux de la protection de l'état dont ils relèvent le commerce maritime des nationaux de cet état. Mais cette mission protec-

(1) Depuis longtemps, chaque puissance réglemente et limite l'embarquement des armes de guerre sur ses navires marchands. En France, suivant une ordonnance du 12 juillet 1847, basée sur la législation en vigueur, « aucune arme de guerre ne peut être embarquée sur un navire de commerce qu'en vertu d'une autorisation du chef de service de la marine du port d'armement, déterminant, d'après la nature et la durée présumée du voyage, les quantités de munitions à embarquer.»

trice n'est plus, dès qu'on est en pleine mer, renfermée dans un cercle étroit de nationalité; elle s'accroît et s'agrandit alors, et en s'associant au caractère de l'élément dont l'usage est commun à toutes les nations, elle entre dans la sphère plus large du droit des gens. Ainsi le devoir des navires de guerre est d'employer la force dont ils disposent pour empêcher sur mer la perpétration des crimes de piraterie, de rechercher et d'arrêter les auteurs de ces crimes. Le défaut d'accomplissement de ce devoir conduirait irrésistiblement à la réapparition du brigandage maritime organisé. On verrait surgir de nouveau ces forbans connus sous le nom de *gueux de mer*, dont l'histoire des premiers temps de la république des Provinces-unies des Pays-Bas nous a conservé le souvenir, et ces flibustiers qui au XVII[e] siècle désolaient les mers d'Amérique. Aussi, sans prétendre ériger les bâtiments de guerre en gendarmerie internationale des mers, on doit reconnaître qu'à la présence de ces bâtiments dans tous les parages, à la surveillance qu'ils y exercent, est due la presque complète extinction de la piraterie sur la plus grande partie des mers.

Aux yeux des marins, pour les hommes pratiques, le caractère des pirates proprement dits se révèle la plupart du temps par des indices non équivoques. Ces ennemis du genre humain sont d'ailleurs signalés ordinairement dès leur apparition. Mais ceci peut n'avoir pas toujours lieu. Un bâtiment dont les officiers et l'équipage ont commis de vrais actes de piraterie, selon la définition du droit des gens, peut fort bien se déguiser sous des apparences extérieures honnêtes et

pacifiques. Des circonstances peuvent se présenter où il faille se méfier de ces apparences. Il peut arriver qu'il soit nécessaire de s'assurer du véritable caractère d'un navire rencontré en pleine mer. En un mot, pendant leur route dans les solitudes de l'Océan, les navigateurs ont souvent besoin de se reconnaître. C'est là une des nécessités de la vie maritime qui existe pour toutes les nations, pour tous les navires, soit de guerre, soit de commerce; elle existe indépendamment même du cas d'appréhension de piraterie dont il est question ci-dessus, car elle résulte du besoin de communiquer en mer avec les voiles aperçues, et de l'obligation d'un échange de bons offices internationaux de pavillon à pavillon.

Aussi est-il un usage international très-souvent mis en pratique, d'après lequel les navires qui se rencontrent à la mer hissent leur pavillon pour indiquer leur nationalité, s'approchant l'un de l'autre pour se reconnaître et pour se donner réciproquement des nouvelles et des renseignements sur la route. A propos de cet usage, nous avons dit dans la première édition qu'il existait en faveur des navires de guerre à l'égard des navires de commerce un *droit d'enquête du pavillon*. Dans cette expression, peut-être nouvelle, le mot *droit* ne doit pas être pris dans le sens le plus étendu. Lorsque ce droit d'enquête est exercé par un bâtiment de guerre à l'égard d'un navire marchand étranger, il n'emporte pas précisément le droit de contraindre, et l'obligation correspondante n'est qu'une obligation morale (1).

(1) C'est ce que nous faisions remarquer, presque dans les mêmes

Ici nous sommes amené à parler par anticipation d'un droit bien différent, que nous examinerons plus tard en détail, en parlant de la navigation pendant la guerre, du *droit de visite* (*right of visitation and search* des Anglais).

Il importe de bien remarquer les différences profondes qui séparent l'un de l'autre ces deux droits.

Ils diffèrent entre eux essentiellement dans leur but, et aussi dans le procédé au moyen duquel ils s'exercent.

Le droit d'enquête du pavillon n'a qu'un but : celui de reconnaître la nationalité du navire, afin précisément d'accorder à ce navire tous les droits résultant de cette nationalité, du moment qu'elle a été reconnue.

Le droit de visite a pour but de constater à bord d'un navire, même dont la nationalité a été reconnue, certains faits relatifs à son chargement ou à tout autre objet intérieur.

Le premier de ces droits repose sur le respect même de la nationalité, sur le respect de l'indépendance des états souverains : c'est parce qu'on respecte cette nationalité, parce qu'on veut lui assurer, lui garantir tous les droits qui lui reviennent, c'est pour cela même qu'il faut établir un moyen de la reconnaître et d'en empêcher l'usurpation frauduleuse : du moment qu'elle a été reconnue, la puissance étrangère

termes, au chap. 11, tom. 1, de la 1re édition, et dans le tome 2, chap. 7, p. 210 et 211.

s'arrête, elle laisse le navire à toute l'indépendance de son pavillon.

Le second de ces droits est une atteinte aux attributs de la nationalité et à l'indépendance réciproque des états souverains. C'est lorsque cette nationalité a été reconnue, et malgré cette reconnaissance, qu'une puissance étrangère vient s'immiscer à bord du navire, même en pleine mer, pour y constater certains faits.

En un mot, dans le premier cas, une souveraineté veut reconnaître l'autre; dans le second cas, elle empiète sur l'autre, même après l'avoir reconnue.

Indépendamment de leur but, ces deux droits diffèrent encore considérablement dans le procédé au moyen duquel ils peuvent être mis en exercice.

L'expression de droit d'enquête du pavillon indique un procédé plus doux, des moyens moins directs, la faculté préalable de s'enquérir de la nationalité, c'est-à-dire de demander l'exhibition des indices qui la révèlent.

Des signaux visibles, un échange de paroles au porte-voix, peuvent le plus souvent, sauf les cas de suspicion légitime de piraterie, suffire à cette vérification, ainsi que nous devons le dire bientôt.

Tandis que l'expression même de droit de visite emporte l'idée que le visiteur se transporte à bord du bâtiment soumis à la visite, et s'y livre à des actes d'examen ou de recherche pour la constatation des faits en question.

Hors le temps de guerre, la loi conventionnelle et la loi coutumière internationales, d'accord en cela avec

les principes primordiaux du droit des gens, n'admettent pas l'exercice de la visite. Suivant ces principes, c'est une vérité fondamentale que les pavillons des états souverains, sur la pleine mer, patrimoine commun de toutes les nations, sont indépendants les uns des autres. Cette indépendance continue de subsister même en temps de guerre pour les pavillons neutres, qui restent étrangers à la lutte des belligérants (1). S'il y a été fait, dans ce temps de guerre, exception, outre la vérification de la nationalité, pour la recherche des armes et munitions de guerre de contrebande, c'est qu'alors les belligérants ont le droit de s'assurer s'ils n'ont pas affaire à des ennemis déguisés. La loi conventionnelle, résultat de la coutume et de la concordance des traités, en établissant cette exception pour le temps de guerre, n'a donc fait que sanctionner un principe de raison, celui de la légitime défense et du droit de conservation. Mais rien de pareil n'existe en temps de paix. La maxime de l'indépendance du pavillon reste entière en pareil temps, conservant toute sa force et toute son étendue. Les tribunaux de prises, les cours d'amirauté des principales puissances ont

(1) Un auteur va même jusqu'à dire qu'en droit naturel, malgré la guerre, « l'indépendance du pavillon neutre, en pleine mer, est absolue; que, par conséquent, il (le pavillon) n'y est point soumis au droit de recherche ou de visite. » (RAYNEVAL, *De la liberté des mers*, t. 1, part. 2, ch. 16 et ch. 22.) Mais cette assertion, même au point de vue du droit naturel, nous paraît exagérée : la visite pour les armes et munitions de guerre prohibées nous paraissant fondée, même en pure raison, quand on la renferme dans de légitimes limites, ainsi que nous aurons occasion de l'expliquer avec détail en traitant de l'état de guerre.

plusieurs fois sanctionné cette maxime par des jugements motivés. Tous les auteurs qui ont écrit sur le droit international maritime en proclament l'existence et la nécessité. Nous devons donc dire avec tous ces auteurs, et notamment avec le publiciste américain M. Wheaton, que le droit de visite et de recherche n'existe pas en temps de paix à moins d'un pacte spécial (1).

Deux ou un plus grand nombre de puissances peuvent en effet convenir entre elles que, dans certain cas et dans certain but, les croiseurs de l'une et de l'autre pourront visiter les navires marchands de chacune d'elles; mais comme une telle convention déroge essentiellement aux lois rationnelles et aux lois positives internationales, elle ne peut avoir d'effet permanent. C'est entre les parties contractantes une délégation réciproque d'un des attributs essentiels de la souveraineté, et une telle délégation est essentiellement temporaire. Quel que soit d'ailleurs le nombre des puissances signataires d'un pareil traité, toutes celles qui n'y sont pas parties restent dans le droit commun, et le principe de la prohibition de la visite en temps de paix demeure sauf.

Dans les années 1831 et 1833, la France et l'Angleterre ont donné l'exemple d'un pareil pacte spécial.

---

(1) « The right of visitation and search on the high seas by the armed and commissioned vessels of one nation upon the merchant vessels of another, does not exist in time of peace, unless by special compact, binding only on those who have freely consented to become parties to such compact. » (WHEATON, *Enquiry into the right of visitation and search*, 1842, p. 84.)

Dans le but de la complète extinction de la traite des noirs, elles conclurent à cette époque des conventions concédant, dans certains parages et sous certaines conditions, à des croiseurs anglais l'autorisation de visiter les bâtiments marchands français et réciproquement à des croiseurs français l'autorisation de visiter les bâtiments marchands anglais. Le 20 décembre 1841, par un semblable traité, la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Russie et la Prusse se concédèrent aussi un droit mutuel de visite (1).

De l'esprit et de la lettre de ces conventions de 1831 et de 1833, il résultait clairement que, conclues pour atteindre un résultat tout particulier, elles devaient n'avoir qu'une courte existence. Les précautions restrictives qui s'y trouvent stipulées, quant au mode de la visite, le nombre restreint des navires visiteurs et les mandats spéciaux dont ces navires devaient être pourvus, et qu'ils devaient exhiber avant de procéder à la visite, sont d'ailleurs une preuve que les puissances contractanctes avaient compris que de pareils traités étaient une dérogation aux principes reconnus et pratiqués du droit des gens. Aussi, quoique presque tous les états de l'Europe aient adhéré successivement à ces conventions, on n'en peut pas conclure que le principe de la visite du navire en temps de paix ait passé, ou puisse jamais passer dans le droit public des nations.

Peu après la mise en exercice de ces conventions, l'opinion publique s'émut en France et manifesta hau-

(1) Voir ce traité à l'Appendice, annexe E.

tement sa répulsion pour le droit mutuel de visite. Quelques actes abusifs commis par les Anglais, à l'encontre de notre commerce, vinrent peu d'années après motiver davantage cette répulsion. La Chambre des députés, dans deux adresses successives, celles de 1843 et 1844, exprima le vœu de « voir notre commerce maritime replacé sous la surveillance exclusive de notre pavillon. » Le gouvernement reconnut la nécessité de chercher, pour atteindre le but commun, la répression de la traite, des moyens autres que le droit de visite, devenu inefficace en même temps que compromettant pour les rapports des deux pays, et il ouvrit avec l'Angleterre des négociations qui aboutirent à une nouvelle convention, conclue le 29 mai 1845, portant suspension immédiate, et, dans un avenir prochain, abolition complète des premières, et obligation actuelle pour chacun des gouvernements d'entretenir sur la côte d'Afrique un certain nombre de navires de guerre destinés à empêcher la traite des noirs, les deux forces navales anglaise et française devant agir de concert.

L'article 8ᵉ de cette convention énonce cette vérité incontestable : « que le pavillon hissé par un navire n'est pas toujours un indice concluant de nationalité, et qu'il n'est pas dans tous les cas interdit de procéder à sa vérification. » La difficulté est de préciser dans quels cas et par quels moyens doit se faire cette vérification en temps de paix, puisque, hors le temps de guerre, ce ne peut être en droit, à part les faits de piraterie proprement dite, par l'exercice de la visite à bord des navires. Le passage suivant des instructions annexées à la même convention et adressées par

le gouvernement anglais à ses officiers commandant les escadres de la côte d'Afrique, fait voir quelle était de la part de ce gouvernement la manière d'envisager la question :

« Vous ne devez ni capturer ni visiter les navires français, ni exercer à leur égard aucune intervention, et vous donnerez aux officiers sous votre commandement l'ordre formel de s'en abstenir. En même temps, vous vous rappellerez que le roi des Français est loin d'exiger que le pavillon français assure aucun privilége à ceux qui n'ont pas le droit de l'arborer, et que la Grande-Bretagne ne permettra pas aux vaisseaux des autres nations d'échapper à la visite et à l'examen en hissant un pavillon français ou celui de toute autre nation sur laquelle la Grande-Bretagne n'aurait pas, en vertu d'un traité existant, le droit de visite.

» En conséquence, quand des renseignements communiqués à l'officier commandant du croiseur de Sa Majesté et que les manœuvres du navire ou tout autre motif suffisant auront donné lieu de croire que le navire n'appartient pas à la nation dont il porte les couleurs, cet officier mettra, si le temps le permet, le cap sur le navire soupçonné, après lui avoir fait connaître son intention en le héiant : il détachera une chaloupe vers ce bâtiment pour s'assurer de sa nationalité, sans le forcer à s'arrêter, dans le cas où il appartiendrait réellement à la nation dont il arbore les couleurs, et ne serait pas, par conséquent, susceptible d'être visité. Mais si la force du vent ou toute autre circonstance rendait ce mode d'examen impraticable, il engagera le vaisseau soupçonné à amener, afin de pouvoir vérifier sa nationalité.

» Il sera même autorisé à l'y contraindre en cas de besoin, sans perdre jamais de vue qu'il ne doit recourir à ces moyens coercitifs qu'après avoir épuisé tous les autres. L'officier qui abordera le navire étranger devra, dans le premier cas, se borner à s'assurer, par l'examen des papiers de bord ou par toute autre preuve, de la nationalité de ce navire, et, si ce

dernier appartient réellement à la nation dont il porte les couleurs, et n'est pas par conséquent susceptible d'être soumis à la visite, il le quittera immédiatement, offrant de spécifier sur les papiers de bord et le motif qui lui a fait soupçonner sa nationalité et le nombre de minutes pendant lequel le vaisseau aura été retenu pour cet objet (si toutefois il a été retenu).

» Cette déclaration doit être signée par l'officier qui aura abordé, spécifier son rang et le nom du croiseur de Sa Majesté, et indiquer si le commandant du navire visité a consenti, ou non, à cette annotation sur les papiers de bord (car elle ne devrait pas y être portée sans son consentement). Lesdites particularités seront immédiatement insérées sur le journal de bord du croiseur de Sa Majesté; un rapport complet et détaillé sera adressé directement en Angleterre au secrétaire de l'amirauté par la première occasion; ce même rapport vous sera aussi adressé, à vous, en votre qualité d'officier supérieur de la station, afin que vous puissiez l'envoyer à notre secrétaire avec les observations que vous croirez devoir ajouter.

» Les officiers commandants des navires de Sa Majesté ne perdront pas de vue que le soin d'exécuter les instructions ci-dessus doit être rempli avec une grande précaution et une extrême circonspection, car si quelque préjudice était causé par un examen sans motif suffisant ou parce que cet examen aurait été accompli d'une manière peu convenable, un dédommagement sera acquis à la partie lésée, et l'officier qui aurait fait faire un examen sans motif suffisant ou qui l'aurait accompli d'une manière peu convenable encourrait le déplaisir du gouvernement de Sa Majesté.

» Ainsi, dans le cas où le soupçon du commandant est fondé, et lorsque le vaisseau examiné n'appartient pas à la nation dont il porte cependant les couleurs, le commandant du croiseur de Sa Majesté le traitera comme il serait autorisé et chargé de le faire si le bâtiment n'avait pas été couvert par un faux pavillon. »

Les instructions du gouvernement français à ses croiseurs sont moins explicites. Elles se bornent à

rappeler qu'au cas de soupçons réels et graves de piraterie proprement dite, le droit des gens reconnu par toutes les nations civilisées autorise tout vaisseau de guerre, à quelque puissance qu'il appartienne, à arrêter le navire suspect, quel que soit le pavillon porté par ce navire; et elles font remarquer, toutefois, que toute arrestation opérée légèrement et avec un déploiement de forces et des procédés que les circonstances ne justifieraient pas, serait un acte répréhensible et qui pourrait donner ouverture à des réclamations fondées.

Mais en dehors de ce cas, et quoiqu'elles disent aux croiseurs qu'ils pourront vérifier la nationalité d'un bâtiment suspect de faire la traite et d'avoir hissé un faux pavillon, elles ne les autorisent point en termes formels à forcer ce navire de mettre en panne ou d'amener pour procéder à la vérification de sa nationalité.

D'où il suit que le gouvernement français ne considérait pas cette vérification comme un droit absolu. Aussi le ministre des affaires étrangères, M. Guizot, en défendant à la tribune de la Chambre des députés cette convention du 19 mai 1845, s'exprimait-il ainsi qu'il suit :

« Je me sers à dessein du mot *faits*, parce que les Américains n'ont pas voulu reconnaître formellement comme droit la visite sur les bâtiments portant pavillon américain pour vérifier leur nationalité. Ils ont dit : Ce n'est pas un droit que nous vous reconnaissons ; c'est un fait que vous accomplissez à vos risques et périls.

» Ils n'ont pas écrit le mot *droit*, et nous avons fait de même. Ce n'est pas là, à proprement parler, un droit, c'est une nécessité de la vie de la mer, une nécessité de la police de la mer (1). »

Le cabinet de Washington, en effet, dans ses négociations avec celui de Saint-James au sujet des moyens à employer pour empêcher la traite des noirs, ne s'est pas borné à refuser toute concession, même limitée, d'un droit mutuel de visite, il a aussi, toujours et énergiquement, repoussé les prétentions anglaises, d'ériger en un droit international la vérification de la nationalité, et d'employer pour cette vérification des moyens ressemblant à la visite.

Dans une lettre officielle du 13 octobre 1841 à M. Stevenson, envoyé des États-Unis à Londres, le ministre anglais, lord Aberdeen, s'efforça de distinguer entre le droit de *visiter* (*right of visit*) et le droit de *rechercher* (*right of search*), pour vérifier la nationalité d'un navire. Il se contentait du premier et ne réclamait pas le second. Le gouvernement américain n'admit pas une telle distinction, et fit observer que de tout temps l'expression *droit de visite*, en usage parmi les publicistes du continent, a été prise comme

(1) *Moniteur* du 28 juin 1845. — Dans la séance du 3 février 1846, de la Chambre des députés, M. Hébert, garde des sceaux, parlant aussi en faveur de cette convention, nous fit l'honneur de citer, pour appuyer son opinion, quelques passages de nos *Règles internationales*. Mais il y eut erreur dans une de ces citations où il nous faisait répondre affirmativement à une question que (pag. 247, tom. 1, 1re édit.) nous avons posée comme douteuse. Ces citations inexactes ont été reproduites dans l'*Annuaire historique et politique*, fondé par Lesur, de l'année 1846, p. 121.

l'équivalent exact de l'expression *right of visitation and search*, en usage parmi les publicistes anglais (1).

Les négociations aboutirent à l'insertion, dans le traité conclu à Washington le 9 août 1842, d'un article (le huitième), dont voici la teneur :

« Les parties stipulent réciproquement que chacune d'elles préparera, équipera et maintiendra en service sur la côte d'Afrique une escadre ou force navale suffisante de vaisseaux en nombre convenable et ne portant pas moins de quatre-vingts canons, pour tenir la main, *séparément* et réciproquement, à l'exécution des lois, droits et obligations de chacune des parties contractantes pour l'abolition de la traite. Les deux escadres seront indépendantes l'une de l'autre; mais les gouvernements stipulent néanmoins qu'ils donneront aux officiers commandant leurs forces respectives des ordres tels, qu'ils pourront agir de concert et coopérer de la manière la plus efficace, après délibération préalable, suivant que les circonstances pourront l'exiger, pour atteindre le véritable but de cet article. Les deux gouvernements devront se communiquer réciproquement des copies des ordres délivrés à cet effet. »

Dans les instructions du gouvernement américain

---

(1) « An attempt appears here to be made to distinguish between a right to *visit* and a right to *search*. Now we have no hesitation in affirming that this distinction has no foundation whatever in the maritime law of nations, and the usage of the admiralty courts of any country. The *right of visitation and search* is the appropriate technical term always used by british civilians to express the belligerent right — a term which has a known sense and value, and is the exact equivalent of the term *droit de visite* used by the continental jurists. »

Voy. WHEATON, *Enquiry into the right of visitation and search*. London, 1842.

aux commandants de ses croisières se trouve ce qui suit :

« Le second objet de vos devoirs est la suppression de la traite des noirs; voici, à ce sujet, les données et les instructions qui doivent vous servir de guide.

» Les États-Unis désirent sincèrement supprimer entièrement ce commerce inique, et, dans ce but, ils ont déclaré qu'il constituait un fait de piraterie. Ils viennent, par leur traité avec l'Angleterre, de faire des conventions spéciales à ce sujet. Vous leur donnerez toute votre attention. Vous avez ci-joint une copie du traité récemment conclu entre les deux puissances; je vous renvoie à l'article 8. L'objet que les deux gouvernements ont en vue et la manière dont ils veulent l'atteindre ressortent du texte clair de cet article. Je n'ai pas besoin, j'en ai la conviction, d'insister pour vous faire sentir combien il est important d'observer strictement cet engagement et de conserver pure la foi que votre pays a jurée sur ce point. Néanmoins, les explications suivantes ne seront pas inutiles pour vous donner la connaissance complète et précise de la manière dont votre gouvernement envisage cette question délicate et intéressante.

» Il ne reconnait à aucune nation le droit de visiter et de détenir les bâtiments marchands des citoyens américains. Par le consentement unanime de toutes les nations civilisées, les navires soupçonnés de se livrer à des actes qui sont, aux termes du droit des gens, réputés faits de piraterie, peuvent être visités à l'effet de s'assurer de leur véritable nature (*their true character*). Mais, même dans ce cas, il faut qu'il y ait motif suffisant, c'est-à-dire fondement pour un soupçon raisonnable. La visite doit se faire avec bonne foi; elle doit tendre et s'arrêter au seul but susmentionné. Tout préjudice causé dans l'exercice de ce privilége, au delà de ce qu'exige son objet légitime, constitue la puissance qui l'exerce en état de contravention au droit des gens. Il faut aussi remarquer que la piraterie dont j'entends parler est celle déclarée telle par la loi commune et non celle qui est réputée telle d'après la législation particulière

de telle ou telle nation. De ce dernier genre est la traite des noirs, qui est déclarée piraterie par un acte du congrès. Le droit donc qui existe, du consentement unanime des nations, par rapport aux navires soupçonnés de faits de piraterie, ne s'étend pas à ceux employés à la traite des noirs. Quant à ceux-là, il n'existe aucun droit de visite ou de recherche en ce qui concerne les navires américains, si ce n'est celui que peuvent exercer nos propres bâtiments de guerre. Mais le privilége que les États-Unis revendiquent de ne laisser visiter leurs bâtiments marchands sous aucun prétexte (sinon pour cause de suspicion de piraterie) par les croiseurs des autres nations présuppose que le navire visité est réellement américain. La manière de s'assurer de ce fait est la seule question qui présente quelque difficulté. Le pavillon que porte le navire est au premier aspect (*primâ facie*) la preuve de sa nationalité, preuve, à la vérité, non concluante; le pavillon n'est qu'un emblème; il perd son véritable caractère lorsqu'il est porté par un navire qui n'a pas le droit de s'en couvrir. Tout navire qui déploie les couleurs américaines revendique le titre d'Américain, et peut, en conséquence, être licitement abordé et visité par un croiseur américain, si les circonstances justifient les soupçons qu'il n'est pas ce qu'il prétend être. Mais ce privilége ne s'étend pas aux croiseurs d'une autre nation, c'est-à-dire que ceux-ci ne peuvent se l'arroger comme un droit. Les États-Unis ne prétendent certainement pas que l'action de hisser le pavillon américain doive conférer un privilége à ceux qui n'ont pas le droit de s'en couvrir. Une pareille prétention exposerait leur pavillon à être dégradé et déshonoré, parce qu'elle le ferait servir à des actes de piraterie et autres crimes aussi atroces; mais ils veulent que leurs citoyens qui s'en couvrent légitimement jouissent de toute la protection qu'il entraîne avec lui. Toutes les fois donc qu'un croiseur d'une autre nation se hasardera à aborder un navire sous pavillon des États-Unis, il se rendra responsable de toutes les conséquences qui pourront s'ensuivre. Si le navire ainsi abordé se trouve être un navire américain, le tort ne sera pas redressé par vous; la partie lésée sera renvoyée à se pourvoir en réparation du dommage, soit devant les tribunaux d'Angle-

terre, soit par un appel à son pays, suivant que la nature du cas l'exigera. S'il est démontré que le navire n'est pas américain, les États-Unis n'auront aucun sujet de plainte, bien que le navire fût couvert de son pavillon. Ces principes sont, je crois, bien entendus et bien arrêtés (1). »

Le président des États-Unis, en annonçant dans son message annuel à la chambre des représentants et au sénat la conclusion et l'échange des ratifications du traité, s'exprimait dans les termes suivants :

« Dans l'exécution des lois et traités de la Grande-Bretagne, une pratique avait menacé de surgir de la part des croiseurs, tendant à soumettre à la visite les navires naviguant sous pavillon américain; laquelle pratique, en même temps qu'elle entraînerait une violation de nos droits maritimes, aurait soumis à des vexations une branche de notre commerce journellement croissante et qui demandait la protection encourageante de notre gouvernement. Et, bien que lord Aberdeen, dans sa correspondance avec les envoyés américains à Londres, eût expressément renoncé à tout droit de détenir un navire américain en haute mer, même s'il se trouvait des esclaves à bord, et eût restreint les prétentions britanniques à une simple visite et enquête, cependant il n'avait pas été bien compris par l'exécutif des États-Unis comment une pareille visite et enquête pouvait être faite sans une suspension de voyage et par conséquent sans une interruption de commerce. Ce projet n'était considéré que comme le droit de visite présenté sous une nouvelle forme et exprimé en termes différents. En conséquence, je regardai comme un devoir de déclarer formellement, dans mon message annuel au congrès, qu'une pareille concession ne pourrait être faite, et que les États-Unis avaient également la volonté et le pouvoir d'exécuter leurs propres lois et de protéger leur pa-

(1) *Annales maritimes et coloniales* de 1844, partie non officielle.

villon contre son emploi à un usage proscrit par ces lois et flétri par la réprobation morale du monde. Prenant ce message comme des lettres d'instruction, notre ministre à Paris se crut obligé de se placer sur le même terrain dans une remontrance qu'il jugea de son devoir de présenter à M. Guizot, et, par l'entremise de celui-ci, au roi des Français, contre ce qui avait été appelé le quintuple traité; et sa conduite à cet égard fut approuvée par son gouvernement.

» En stricte conformité à ses vues a été rédigé l'article 8 du traité, qui stipule que chaque nation conservera à flot, sur les mers d'Afrique, une force d'au moins quatre-vingts canons pour agir *séparément et à part* sur les instructions de leur gouvernement respectif et pour l'accomplissement de leurs lois et obligations respectives.

» D'après cela vous verrez que la position prise dans le message a été pleinement maintenue; que, en même temps, les stipulations du traité de Gand ont été exécutées de bonne foi par les deux pays, et que tous les prétextes ont été écartés pour l'intervention dans notre commerce par un gouvernement étranger. Par conséquent, en même temps que les États-Unis se sont levés en défense de la liberté des mers, ils n'ont pas pour cela fait un prétexte pour se dispenser d'accomplir les stipulations de leurs traités ni pour tolérer un trafic réprouvé par les lois.

» Un pareil arrangement fait par les autres puissances ne pourrait manquer d'anéantir sur l'Océan la traite des nègres sans l'interpolation d'aucun nouveau principe dans le droit maritime. Nous avons droit d'espérer que l'exemple par nous donné sera suivi par quelques autres, sinon par tous. Nous avons par là aussi assuré bonne protection au loyal trafiquant sur ces mers, remplissant ainsi à la fois les devoirs d'une saine politique et ceux de la justice et de l'humanité.»

Postérieurement au traité de Washington du 9 août 1842, il y eut encore entre les gouvernements anglais et américain un échange de notes au sujet du mode

à employer pour vérifier le véritable caractère d'un navire en haute mer (1).

Le 29 avril 1843, M. Daniel Webster, l'un des membres du cabinet de Washington, écrivait à lord Aberdeen :

« D'après la manière dont nous comprenons les règles du droit public en ce qui concerne l'autorité qui est déférée aux vaisseaux de guerre commissionnés par leur gouvernement pour arrêter les pirates et autres ennemis publics (*public offenders*), nous ne voyons pas de motifs qui empêchent un croiseur de s'approcher d'un navire suspect dans le but de s'assurer de son véritable caractère, et il est même indispensable que les croiseurs aient le droit de s'approcher ainsi des navires suspects pour exercer leur autorité d'une manière efficace et discrète. L'usage de ce droit ne peut en aucune façon laisser soupçonner le dessein d'insulter ceux dont on s'approche, ni de leur faire tort, ni d'apporter des obstacles à leur légitime commerce.

» D'un autre côté, il est clair qu'en pareille circonstance aucun navire n'est tenu de mettre en panne ni d'attendre l'approche d'un autre navire. Il est entièrement libre de poursuivre son chemin et d'employer toutes les précautions nécessaires pour éviter une attaque possible. La liberté de la mer est aussi entière pour lui que pour tout autre. Il a le droit de ne consulter que l'intérêt de son propre salut.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

» On dit : « Si un navire ne peut être sommé de montrer ses papiers de mer, pourquoi l'obliger à avoir des papiers? » Il n'est pas douteux qu'un navire puisse être appelé à justifier de ses papiers; mais la question est de savoir où, quand et par qui. En temps de paix, ce ne peut être en haute mer : là, en

(1) Voir entre autres la réponse du comte Aberdeen à M. Everett, ministre américain en Angleterre. LESUR, *Annuaire historique universel ou Histoire politique pour 1842.*

effet, ses droits sont les mêmes que ceux de tout autre navire, et nul n'a le droit de le molester. En temps de guerre, les papiers servent à prouver la neutralité du navire aux croiseurs des puissances belligérantes. En paix comme en guerre, les papiers sont bons à établir la nationalité d'un navire et à démontrer le but légitime de son voyage dans les ports des pays étrangers où il se rend dans des vues de commerce.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

» En résumé, le gouvernement des États-Unis, qui s'est refusé à accorder le droit de visite réciproque, tel qu'il a été reconnu par les puissances signataires du traité de décembre 1841, ne peut admettre qu'il existe, en vertu du droit des gens, quelque chose de semblable au droit de visite et différant du droit de recherche par des règlements et une définition connus.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

» Il ne peut se dissimuler que la détention et l'inspection des navires américains par des croiseurs anglais n'aient déjà eu de graves conséquences, et il craint que, si les croiseurs britanniques continuent à détenir et à inspecter les bâtiments des États-Unis, il ne se produise de nouveaux faits de nature à porter le plus grand préjudice au commerce légitime des citoyens de l'Union.

» En même temps, le gouvernement des États-Unis convient que son pavillon ne doit, dans aucun cas, donner d'immunités aux pirates ni à aucuns navires autres que ceux qui sont pourvus d'expéditions régulières (1). »

Il ressort de ces documents officiels un enseignement conforme aux principes établis dès l'abord dans ce chapitre et au chapitre précédent, savoir :

1° Que quand il s'agit de crimes de piraterie proprement dite évidemment constatés, on est en droit, et c'est même un devoir, non-seulement de monter à

(1) *Annales maritimes et coloniales* de 1844.

bord du navire pirate, quel que soit le pavillon qu'il fait flotter, et d'y exercer la visite dans toute l'étendue du mot, mais encore de l'arrêter et de le capturer même par la force;

2° Que, lorsqu'au lieu de certitude il y a seulement présomption fondée de piraterie, les États-Unis eux-mêmes reconnaissent encore le droit de visiter le navire suspect pour en vérifier le véritable caractère; mais que, dans ce cas, puisqu'il n'y a pas certitude, le visiteur doit agir avec les plus grands ménagements et la plus grande circonspection; qu'il agit d'ailleurs sous sa responsabilité et à ses risques et périls : c'est-à-dire que, s'il se trompe, et que, par suite de cette erreur et par suite de la visite, le bâtiment d'abord suspect, mais reconnu ensuite innocent des faits de piraterie, ait éprouvé un préjudice quelconque, il peut y avoir, selon le cas, contravention au droit des gens, et par conséquent matière à demande en réparation de torts à la puissance dont relève le navire visiteur par celle dont relève le navire visité;

3° Qu'à part les circonstances exceptionnelles de suspicion légitime de piraterie proprement dite, le gouvernement américain se refuse absolument à considérer comme un droit ou comme un privilége reconnu, la mise en exercice de tous actes ressemblant, même indirectement à la visite, lorsqu'on se trouve dans le cas de constater à la mer le véritable caractère d'un navire de commerce et la sincérité des couleurs arborées par ce navire.

Sans aucun doute, le droit international, dont la

base principale est l'indépendance réciproque des nations, ne peut pas admettre, en principe, un droit aussi attentatoire à cette indépendance que le droit de visite à bord des navires en pleine mer. La maxime générale qu'un navire, même de commerce, en pleine mer, est une portion ambulante du territoire de sa nation, ou, pour parler sans figure, que tout navire en pleine mer est un espace mobile soumis à la seule souveraineté de sa nation, cette maxime serait enfreinte par l'exercice d'un pareil droit. La conséquence de l'immunité des pavillons n'est pas seulement d'attribuer exclusivement à chaque état la juridiction sur ses navires, mais encore de lui attribuer de même le droit de police, à l'exclusion de toute police étrangère. Il n'y a d'exception, en temps de paix, qu'à l'égard des crimes réputés crimes contre le droit des gens, tels que la piraterie proprement dite : et cela même n'est pas une exception; car on peut dire que le navire pirate n'appartient à aucune nation.

« Si l'on considère, dit M. de Rayneval, l'isolement » où se trouve un navire voguant en pleine mer, on » est pénétré de la nécessité d'établir les principes les » plus précis et les plus sévères pour le garantir contre » toute atteinte à sa liberté et à sa sûreté. Le moindre » relâchement à cet égard cause du trouble, des dis» cussions, alimente l'avidité, ouvre la porte aux » prétentions, à une jurisprudence arbitraire, à la» quelle la puissance donne plus ou moins de force, » selon sa convenance (1). »

(1) De Rayneval, *De la liberté des mers*, t. 1, part. 2, ch. 3, § 2.

Il est donc nécessaire que l'exercice du droit d'enquête du pavillon soit, en temps de paix, strictement renfermé dans d'étroites limites, afin de ne compromettre en rien la dignité ni l'indépendance des nations.

Mais il y a pour communiquer en haute mer avec un bâtiment, pour s'enquérir de sa nationalité, en un mot pour le reconnaître, comme disent les marins, des procédés en usage entre toutes les marines, et dont rien dans les principes les plus stricts du droit des gens ne prohibe l'emploi.

C'est l'ensemble de ces procédés qui constitue ce que nous appelons *Enquête du pavillon*. Ils se bornent aux trois suivants :

Donner la chasse au navire que l'on veut reconnaître; lui faire hisser ses couleurs, le chasseur toutefois ayant préalablement arboré les siennes; le héler, c'est-à-dire le faire raisonner.

Renfermé dans ces limites, le droit d'enquête du pavillon est le plus inoffensif de tous les droits, il n'affecte en rien la dignité ni l'indépendance des nations, et nul parmi les personnes qui ont quelque habitude de la mer ne peut en nier la convenance et la nécessité.

Nous pouvons citer comme preuve l'opinion d'un auteur américain universellement connu, lequel à la vérité n'est pas un publiciste et ne fait pas autorité en matière de droit international, mais dont les œuvres partout répandues renferment souvent des scènes de la vie maritime si bien décrites, si vraies, et rapportées dans un langage technique si bien parlé, que le

lecteur est tenté de les croire dues à la plume d'un marin de profession. Cet auteur, J. Fenimore Cooper, a écrit aussi une histoire de la marine des États-Unis dans laquelle se trouve un passage dont voici la traduction :

« La loi des nations n'est qu'un assemblage de règles nées de la nécessité, et qui, ainsi que les lois ordinaires, sont basées sur la raison. Les commentateurs accrédités de ce Code, tant qu'ils se sont bornés à l'exposition des principes, ont été remarquables par leur savoir et par la justesse de leurs déductions; mais souvent quand ils sont descendus aux détails des cas particuliers, ils ont montré l'ignorance qui distingue le pur théoricien de l'homme qui s'est instruit à l'école de la pratique.

» Sans le droit de donner la chasse, un navire de guerre serait parfaitement inutile en temps de paix, et les pirates, les contrebandiers, les équipages mutinés, et même tous les bâtiments qui, par cela seul qu'ils sont soumis aux lois du même pays, sont placés de droit sous la surveillance du navire de guerre, échapperaient à cette surveillance en faisant route dans une direction différente de celle que suit le croiseur. Sans le droit de donner la chasse, on ne pourrait accomplir à la mer aucune mission du service militaire. Il n'est pas d'usage parmi les marins de considérer comme un acte hostile, le simple acte de donner la chasse. Un bâtiment en chasse un autre, souvent dans le seul but de demander du secours, et si ce droit de chasse n'était point admis, on ne pourrait ni délivrer des dépêches, ni prendre des informations, ni enfin faire au-

cune des choses qui pour s'accomplir exigent que les bâtiments s'approchent l'un de l'autre.

» Le droit de héler n'est pas non plus un droit purement belligérant, car c'est évidemment un moyen pour les bâtiments de communiquer ensemble, lorsqu'après la chasse ils sont arrivés à portée de voix l'un de l'autre (1). »

Ces réflexions sur le droit de donner la chasse et sur le droit de héler sont surtout à noter, parce qu'el-

(1) «The laws of nations are merely a set of rules that have grown out of necessity, and which, like the common law, are funded on reason. The recoivod commentators on this code, while they have confined themselves to principles, have been remarkable for their knowledge and the justice of their deductions; but in many cases in which they have descended to details, they betray the ignorance which distinguishes the mere man of theory from him who has been taught in the school of practice.

» Without the right to chase, a vessel of war would be perfectly useless in time of peace, and pirates, smugglers, mutineers, and even those vessels which, by being subject to the laws of the same country, are properly amenable to the supervision of a man-of-war, would escape by steering in a direction different from that of the cruiser. No military duty whatever could be discharged at sea, without the right to chase; nor is it usual among seamen to consider the mere act of chasing an act of hostility. Vessels chase each other, even when the object is to ask succour; nor is it possible to deliver despatches, to communicate news, to ask for informations, or to do any thing which requires that ships should be near each other, without chasing, when one of the parties sees fit to steer in a wrong direction.

» Neither is the right to hail a purely belligerent right, since, like the right to chase, which is clearly a step in communicating, after vessels are near enough to speak. » J. F. Cooper, *History of the Navy of the United-States of America*, chap. 8, vol. 2. *Principles recognised in the intercourse between vessels.*

les émanent d'un auteur, citoyen d'une puissance maritime, dont le gouvernement a toujours professé et maintenu les principes généraux de la liberté des mers, et qui, récemment et à propos de la vérification du pavillon réclamée comme un droit par les Anglais, a peut-être exagéré ces principes. Il faut aussi remarquer que l'auteur américain admet pour tous et en tout temps, même pendant la paix, ces deux droits de chasser et de héler un bâtiment, puisqu'il dit en termes très-explicites que sans l'exercice de ces deux droits un navire de guerre serait parfaitement inutile en temps de paix (*a vessel of war would be perfectly useless in a time of peace*).

C'est ce qu'admet aussi l'usage général pratiqué par toutes les marines les unes à l'égard des autres.

Suivant cet usage, un bâtiment marchand qui rencontre à la mer un navire de guerre doit, au moins par simple politesse, hisser de suite son pavillon. Cependant, en droit strict, rien ne peut l'obliger à arborer le premier ses couleurs. Mais la vue de celles du bâtiment de guerre l'avertit qu'on exige de lui qu'il fasse connaître, en mettant les siennes, la nation à laquelle il appartient. Ce signal apparent doit se traduire ainsi : « Je vous dis qui je suis, dites-moi qui » vous êtes. »

S'il s'y refuse, il est semoncé par un coup de canon à poudre, certifiant la vérité du pavillon arboré, et, pour cette raison, appelé *coup d'assurance*. Un second coup de canon à boulet, dirigé de manière à ne pas l'atteindre, le semonce, au besoin, plus impérieusement.

Après ce second avertissement, une obstination plus prolongée le rendrait justement suspect, et autoriserait à prendre contre lui des mesures plus vexatoires.

Un navire de guerre a aussi et peut vouloir exercer le droit de *faire raisonner* un bâtiment de commerce (1). Dans ces cas, il lui donne la chasse pour le joindre; le bâtiment de commerce, suffisamment averti par la manœuvre du chasseur, doit diminuer de voiles ou même mettre en panne, s'il est nécessaire, et répondre aux questions que ce dernier lui adresse au porte-voix (2).

---

(1) Voyez le *Dictionnaire de marine* de MM. DE BONNEFOUX et PARIS, capitaines de vaisseau, aux mots *arraisonner*, *faire raisonner* (*to hail*, *to bespeak*, *to force to an account*). — « Faire raisonner » un canot qui passe à portée de voix, un navire que l'on rencontre, » c'est les héler et leur faire des questions qui ont ordinairement » rapport à la route qu'ils font, ou à leur destination, ou à leur chargement, ou à leur point, ou aux nouvelles qui peuvent intéresser. » Quand on fait raisonner un bâtiment, il est d'usage d'avoir son » pavillon hissé; le bâtiment interrogé hisse pareillement le sien; il » est de même des cas où, pour forcer le bâtiment à répondre s'il s'y » refuse, on est en droit de tirer d'abord un coup de canon à boulet » un peu en avant de lui comme avertissement, et, en cas de refus » obstiné, de tirer sur lui-même. »

(2) M. HAUTEFEUILLE, dans son récent ouvrage, *Droits et devoirs des nations neutres*, tom. 3, p. 522 à 524, n'est pas d'accord avec nous sur ce point. D'après lui, nous aurions commis une erreur en admettant le *droit d'enquête du pavillon* en temps de paix. Peut être n'avons-nous pas réussi, dans la première édition de ces *Règles internationales*, à bien faire comprendre comment ce droit doit être entendu. Mais peut-être aussi M. Hautefeuille, qu'il faut ranger parmi ces publicistes dont parle l'historien américain, lesquels sont remarquables par leur science et par la justesse de leurs déductions tant qu'ils se tiennent dans la région des principes, est-il, comme eux, sujet quelquefois à erreur quand il s'agit des détails dans quelques

Mais, dira-t-on, le pavillon arboré par le bâtiment rencontré peut être un signe mensonger, un vain simulacre de nationalité; les réponses faites aux questions adressées peuvent aussi n'être pas véridiques : sans doute; mais, à moins de véhéments soupçons, elles doivent être présumées vraies, et l'on doit s'en contenter en laissant le bâtiment continuer sa route (1).

Cependant, lorsqu'une manœuvre suspecte ou toute autre cause évidente viennent détruire cette présomption, lorsque des motifs particuliers existent, lorsque, par exemple, un pirate ayant été signalé dans certains parages, des informations positives autorisent à penser qu'un bâtiment aperçu pourrait bien être ce pirate : nul doute alors qu'on n'ait le droit d'expédier une embarcation à son bord, afin de pousser plus loin le droit d'enquête. Mais l'accomplissement et les résultats de cet acte demeurent sous la responsabilité du commandant qui l'ordonne. Et tout cas, l'emploi de la force est formellement interdit tant que n'est pas

cas particuliers dont l'appréciation doit être laissée à ceux qu'a instruits l'école de la pratique.

M. Wheaton, dans le compte rendu qu'il a fait de notre livre en 1845, arrive à cette conclusion au sujet des principes développés au présent chapitre : « Il nous semble que ces principes ne diffèrent pas essentiellement de ceux par lesquels la cour suprême des États-Unis d'Amérique a motivé son jugement rendu en 1821 dans l'affaire du navire portugais *la Marianna Flora*. » *Revue de droit français et étranger* de mars 1845.

(1) « Thus the right to hail, without a right to insist on a true answer is a perfectly negative privilege; and it will not be pretended that ships will not answer as they may see expedient at the moment. » J. F. Cooper, à l'endroit précédemment cité.

acquise la certitude de faits rentrant dans la piraterie.

Mille détails intérieurs dont un marin exercé saisira promptement l'ensemble, les réponses faites à quelques questions, auront pour résultat immédiat de détruire ou de confirmer les soupçons.

Dans le premier cas, l'officier qui a procédé à l'examen doit se retirer en faisant part au capitaine de la cause qui l'a conduit à son bord. Celui-ci n'a pas le droit de se plaindre, si tout s'est passé avec modération. On l'a arrêté dans sa marche, on a pénétré dans son domicile, il a été l'objet de soupçons fâcheux, toutes choses sans doute éminemment vexatoires; mais les circonstances exceptionnelles ont motivé la conduite tenue à son égard dans l'intérêt général de toutes les nations, puisque cette conduite avait pour but la constatation de faits intéressant la sécurité des mers.

Il est dans le rang des choses possibles, sinon probables, que le bâtiment qu'on veut faire *raisonner* cherche à se soustraire par la fuite. Dans ce cas, il devient tout d'abord justement suspect. Après la menace, la force peut-elle être employée contre lui? C'est à la prudence des commandants qu'il faut laisser la décision de cette question délicate. En pareil cas, ils doivent prendre conseil des circonstances; ne jamais oublier qu'en temps de paix l'usage de la force, qui entraîne souvent des maux irréparables, n'est permis qu'à la dernière extrémité, et se rappeler surtout qu'ils sont responsables des événements. Leur conduite, si elle ne porte pas le caractère de la plus grande modération, peut mettre leur gouvernement

dans l'obligation de consentir à des réparations (1).

Nous dirons, pour conclure, qu'en temps de paix, l'exercice du droit d'enquête du pavillon, à l'égard d'un navire marchand étranger, doit se borner généralement, à moins de circonstances exceptionnelles et de nécessité dûment justifiée, à obliger ce navire à hisser son pavillon;

Que, dans certains cas, on est aussi en droit de le faire raisonner, en évitant toutefois de contrarier sa route.

Enfin, qu'un navire de guerre n'a pas le droit de contraindre à ces deux actes un navire de commerce, lorsque ce dernier se trouve en dedans des limites de la mer territoriale d'un état civilisé autre que celui dont relève ce bâtiment de guerre.

---

(1) Dans ces cas difficiles un officier commandant ne doit pas craindre de prendre quelque chose sous sa responsabilité; et à cet égard la réflexion suivante de l'historien américain précédemment cité nous paraît parfaitement applicable : « They who judge of military life by its brilliancy and parade, in moments of display, know little of the privations of the soldier and sailor. Obliged to live under laws that are peculiar to himself, weighed down with responsibility that makes no show to casual observers, and placed in situations to decide and act in cases in which are contested even by the most acute minds, the officer of rank is entitled to receive every indulgence which comport with justice and reason. Most of all he is to be protected against the calumnies and assaults of the enemy, and of the disaffected of his own nation. »

## CHAPITRE TREIZIÈME.

### DE LA JURIDICTION INTERNATIONALE CONCERNANT LES NAVIRES.

SOMMAIRE.

Les faits commis à bord des navires soit de guerre, soit de commerce, en pleine mer ou dans les eaux territoriales d'un état étranger, s'ils ne constituent que des infractions à la discipline et aux devoirs professionnels du marin, ne relèvent évidemment que de la justice nationale du bord. — Si ces faits constituent des crimes ou délits communs ou publics, ils donnent naissance à plusieurs difficultés. — Cas divers qui se présentent. — Questions importantes qui en résultent.

Principe que la justice pénale est territoriale. — Double sens dans lequel ce principe est entendu. — Toutes les législations pénales intérieures de chaque état n'adoptent pas ce principe dans son double sens. — Manière dont il est considéré par la législation pénale de la France. — Règles de droit international universellement reconnues à cet égard.

Faits commis à bord des navires en pleine mer. — Ces faits tombent sous le coup de la loi et des juridictions de l'état auquel appartient le navire, que le navire soit de guerre ou de commerce, et quel que soit l'auteur du fait. — Aucun état étranger n'a le droit de venir faire à bord, en pleine mer, aucun acte de police ou d'instruction. — Que décider, lorsque le navire entre dans le port d'un pays auquel appartiennent les personnes impliquées dans les faits commis en pleine mer? — Que décider, quand les prévenus sont arrêtés à terre? — Exemple passé en France.

Faits commis à bord des navires dans les eaux territoriales d'un état étranger. — Distinction à faire, pour ce cas, entre les navires de guerre et les navires de commerce.

Franchise dont jouissent les navires de guerre. — Les faits commis à bord d'un pareil navire, même dans des eaux territoriales étrangères, tombent sous la juridiction nationale du bord. Les autorités locales n'ont aucun droit de venir faire à bord des actes de police ou d'instruction. — Faits commis à terre par des gens appartenant au navire de

guerre. — Cas où les prévenus ont été saisis à terre. — Cas où ils sont parvenus à rallier le bord. — Tout ce qui est dit des navires de guerre s'applique à leurs embarcations.

Faits commis à bord des navires de commerce dans des eaux territoriales étrangères. — Plusieurs publicistes posent la règle générale que ces navires ne sont pas exempts de la juridiction locale. — Cette règle réclame des distinctions. — Principes adoptés et pratiqués par la France à cet égard. — Divers exemples où ces principes ont été appliqués.

Le droit de police et d'instruction des autorités locales, à bord des navires de commerce dans des eaux territoriales étrangères, doit marcher de concert avec le droit de juridiction. — Principes de la France à cet égard.

Dispositions des traités publics relativement à la police et à la juridiction sur les bâtiments de commerce dans les eaux territoriales d'un état étranger. — Principe de la réciprocité à invoquer en l'absence de traité.

Faits commis à terre par des hommes appartenant à un navire de commerce étranger. — Droit de juridiction de l'autorité locale au sujet de ces faits. — Droit de police judiciaire, de recherche et d'arrestation qu'a cette autorité, même à bord des navires de commerce mouillés dans ses eaux territoriales. — Comment elle doit procéder à l'exercice de ces droits.

Les principes ci-dessus ne s'appliquent qu'à l'égard de navires qui observent et respectent eux-mêmes le droit des gens. — Ou, réciproquement, qu'à l'égard de pays civilisés où le droit des gens est connu et pratiqué.

Privilége spécial des Français, quant à la juridiction, dans les échelles du Levant. — Loi du 28 mai 1836, qui règle les formes de cette juridiction.

L'occupation militaire d'un pays, par suite des opérations temporaires de la guerre, ne suffit pas pour changer la juridiction locale de droit commun et y substituer celle de l'état occupant. — Cet effet n'est produit que par une occupation ou incorporation définitives.

Il est possible que des faits frappés par la loi de peines publiques soient commis à bord des navires. Si ces faits ne constituent que des crimes ou des délits purement militaires, que des infractions exclusivement relatives à la discipline intérieure de l'équipage, il ne se présente guère de difficultés internationales. Ces faits ne résidant que dans une violation des devoirs professionnels du marin en tant que marin, de ses devoirs de subordination hiérarchique envers ses

supérieurs, les puissances étrangères n'ont ni intérêt ni droit à s'en mêler. Qu'il s'agisse de bâtiments de l'état ou de bâtiments du commerce; que ces navires soient en pleine mer ou dans les eaux territoriales d'un état étranger, peu importe. C'est le cas d'appliquer, sur chaque bord respectif, les lois intérieures que possède chaque état sur la discipline de sa marine militaire ou de sa marine marchande.

Nous n'avons donc pas à nous arrêter à cette première hypothèse.

Mais il s'en présente plusieurs autres.

Il peut arriver que les faits dont nous parlons constituent, non pas des infractions purement militaires ou de discipline professionnelle, mais ce qu'on appelle des crimes ou des délits *communs*, c'est-à-dire des violations de devoirs imposés à tout le monde, dont chacun peut être victime, et que chacun, par conséquent, a intérêt de voir réprimer : comme les injures, les coups, les blessures, le vol, le meurtre et tous autres délits contre les personnes ou contre les biens; ou enfin qu'il s'agisse de crimes ou de délits *publics*, c'est-à-dire dirigés contre un état lui-même.

Il peut arriver que ces délits soient commis à bord, soit par des gens de l'équipage, soit par des passagers, soit par des étrangers qui s'y trouvent momentanément, et cela, contre les uns ou contre les autres indistinctement.

Il peut arriver que ces délits aient été commis à terre, en pays étranger, par des gens de l'équipage, soit les uns contre les autres, soit contre les habitants ou contre l'état étrangers, et que les délinquants

aient été saisis à terre par les autorités du lieu, ou qu'ils soient parvenus à rallier leur bord.

Enfin, il peut arriver que des individus passibles de la justice pénale d'un pays étranger, pour des faits commis dans ce pays, aient trouvé un refuge à bord; — ou, à l'inverse, que des individus dépendant du navire, et passibles de la justice répressive du pays auquel ce navire appartient, aient trouvé un refuge à terre, en pays étranger.

Toutes ces hypothèses font naître des questions importantes de droit international :

1° Dans ces divers cas, quel est le pays dont la loi pénale est applicable et dont les juridictions sont compétentes pour juger les inculpés?

2° Quelle est l'autorité à qui revient la police judiciaire, avec le droit d'instrumenter, d'instruire, d'arrêter?

3° Enfin, que décider quant aux personnes réfugiées soit à terre, soit à bord? doivent-elles ou ne doivent-elles pas être réclamées d'une part, livrées de l'autre? Comment doivent se faire ces réclamations ou ces extraditions?

C'est une maxime vulgairement répandue parmi les écrivains, que la justice pénale de chaque pays est territoriale, et cela sous deux rapports : le premier, que cette justice est applicable à tous les faits commis sur le territoire du pays; le second, qu'elle n'est applicable qu'à ces faits, qu'elle doit rester étrangère à la répression de tout délit commis hors de ce territoire.

Sous le premier de ces rapports, la maxime dont nous parlons est universellement reçue; mais il n'en est pas de même sous le second.

La Grande-Bretagne et les États-Unis la suivent strictement sans en dévier, tant dans l'une que dans l'autre de ses conséquences.

Mais la plupart des Codes de pénalité de l'Europe, y compris les Codes récents, ne l'admettent pas entièrement. Plusieurs états par leur législation criminelle punissent soit leurs nationaux pour crimes commis par eux en pays étranger; soit les étrangers, quand ils peuvent les saisir sur leur territoire, pour crimes commis contre leurs nationaux même en pays étranger. — L'esprit de ces législations est d'établir, à la fois, plus d'autorité sur les nationaux et plus de protection en leur faveur : d'une part, en faisant suivre ces nationaux même en pays étranger par les prescriptions de la loi pénale de leur pays; d'autre part, en réprimant, même sur les étrangers, les crimes dont ces nationaux auraient été victimes en pays étranger.

En France, le principe que la justice pénale est territoriale, tant sous l'un que sous l'autre des points de vue exposés ci-dessus, forme la règle générale, et ne souffre que de légères exceptions, quant au second de ces points. Ces exceptions consistent en ce que certains crimes publics, contre la sûreté ou la fortune de l'état, sont déclarés passibles de la loi et de la juridiction françaises, bien qu'ils aient été commis hors du territoire, soit par des Français, soit par des étrangers; et en ce que les délits contre particuliers, commis hors du territoire, peuvent également être punis

en France lorsqu'ils réunissent les quatre conditions suivantes : que les faits s'élèvent à la gravité d'un crime; qu'ils ont été commis par un Français contre un Français; que le coupable est de retour en France, et que le Français offensé rend plainte contre lui (1).

Toutefois la tendance actuelle est de modifier cette législation, dans le sens d'une plus grande extension de la loi pénale française à des faits commis hors du territoire. Un projet de loi a même été présenté dans ce sens, à plusieurs reprises, par le gouvernement; mais adopté par la Chambre des députés le 14 avril 1842, il a été rejeté par la Chambre des pairs, dans la session de 1843, séance du 22 mai. Un autre projet, conçu dans le même esprit, a été voté par le Corps législatif le 4 juin 1852; mais envoyé au Sénat après le vote, il a été retiré par le gouvernement.

Quoi qu'il en soit de ces variations entre les légis-

---

(1) *Code d'instruction criminelle* de 1808, revisé en 1832 :

Art. 5. « Tout Français qui se sera rendu coupable, hors du territoire de France, d'un crime attentatoire à la sûreté de l'État, de » contrefaction du sceau de l'État, de monnaies nationales ayant » cours, de papiers nationaux, de billets de banques autorisées par » la loi, pourra être poursuivi, jugé et puni en France, d'après les » dispositions des lois françaises. »

Art. 6. « Cette disposition pourra être étendue aux étrangers qui, » auteurs ou complices des mêmes crimes, seraient arrêtés en France, » ou dont le gouvernement obtiendrait l'extradition. »

Art. 7. « Tout Français qui se sera rendu coupable, hors du terri- » toire du royaume, d'un crime contre un Français, pourra, à son » retour en France, y être poursuivi et jugé s'il n'a pas été pour- » suivi et jugé en pays étranger et si le Français offensé rend plainte » contre lui. »

lations pénales intérieures des divers états, ce qui est reconnu par tous les peuples policés, ce qui est de droit international universel, c'est :

1° D'une part, que tous les délits commis sur le territoire d'un état, ou dans des lieux assimilés à ce territoire, tombent sous le coup de la loi pénale et sous la juridiction de cet état; sans s'inquiéter de ce que les pays étrangers croiraient avoir le droit de faire ou de ne pas faire, d'après leur législation intérieure, relativement à ces mêmes faits.

2° D'autre part, que les pouvoirs de police, de juridiction, d'exécution, en un mot les actes quelconques de souveraineté de la part de tout état, s'arrêtent à la limite du territoire de cet état ou des lieux assimilés au territoire; que nul gouvernement ne peut se permettre un acte de pouvoir sur des lieux soumis à la souveraineté d'un autre gouvernement. Qu'en conséquence, si plusieurs états étrangers étendent leurs dispositions pénales même à des faits commis hors de leur territoire, ce n'est jamais qu'en ce sens qu'ils auront pu saisir, juger et exécuter chez eux les coupables, ou qu'ils en auront obtenu régulièrement l'extradition, ou tout au plus qu'ils les jugeront par contumace : jamais leur prétention, par ces dispositions de leurs codes criminels, ne pouvant être de venir exercer des actes de souveraineté sur un territoire étranger.

Ces deux principes, qui appartiennent véritablement au droit international, doivent être posés comme bases fondamentales de toutes les observations qui vont suivre.

Nous n'avons pas à nous occuper de la loi pénale intérieure de chaque pays : c'est là une étude qui sort de notre sujet et de notre compétence. Nous la laisserons donc entièrement de côté, nous bornant exclusivement à ce qui concerne le droit des gens maritime.

S'il s'agit de faits commis à bord de navires qui se trouvent en pleine mer, aucun doute ne peut s'élever; la situation est simple; il n'y a pas ici à distinguer entre les bâtiments marchands (*private vessels*) et les bâtiments de l'état (*public vessels*).

Les navires soit de guerre, soit de commerce, sont un espace mobile soumis, en pleine mer, à la souveraineté du pays auquel ils appartiennent, et rien qu'à la souveraineté de ce pays. Dans ce cas, ce n'est pas tant la qualité du navire que le lieu où il se trouve qui décide la question : ce lieu n'étant ni dans la propriété ni sous l'empire d'aucune puissance, les lois ni les autorités particulières d'un état étranger ne peuvent avoir de prise sur le navire, ni d'action à son bord.

Il en est des délits commis à bord, en pleine mer, comme s'ils avaient été commis sur le territoire de l'état auquel appartient le navire; les auteurs de ces délits sont passibles de la loi pénale et justiciables des juridictions répressives de cet état. Il ne faut pas distinguer si les coupables ou les individus lésés par le délit sont nationaux ou étrangers, faisant partie de l'équipage ou passagers, ou momentanément à bord; quelle que soit la qualité des personnes, l'acte commis relève

de la loi pénale et des juridictions du pays dont relève le navire (1).

Sans s'inquiéter de ce que tel ou tel état étranger, d'après sa législation pénale intérieure, pourrait faire à l'égard des coupables s'il parvenait à les saisir chez

---

(1) VATTEL, *Le Droit des gens*, liv. 1, ch. 19, § 216. — FŒLIX, *Traité de droit international privé*, n° 506, p. 532.

L'application de ce principe est faite, en ce qui concerne les crimes ou délits commis en pleine mer sur les navires de commerce, dans l'article 15 de l'ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale. Cet article est ainsi conçu : « Le capitaine remettra au consul, dans les lieux de » destination et dans ceux où la relâche se serait prolongée au delà » de vingt-quatre heures, les procès-verbaux qu'il aura dressés contre » les marins déserteurs et les informations qu'il aura faites à l'occasion » des crimes ou délits commis par des matelots ou passagers, pendant » le cours de la navigation, conformément à l'obligation que lui en » impose l'ordonnance de 1681. Si la gravité du délit ou la sûreté de » l'équipage a forcé le capitaine à ne pas laisser les prévenus en état » de liberté, le consul prendra telles mesures qu'il appartiendra, à » l'effet de les faire traduire devant les tribunaux français. Il rendra » compte de l'affaire, savoir : pour ce qui concerne les marins, au » ministre de la marine, et pour les passagers, au ministre des af- » faires étrangères. — Si le consul découvre qu'un capitaine a né- » gligé de dresser acte des crimes ou délits commis à bord, il en ré- » digera procès-verbal, dans lequel il réunira, autant qu'il dépendra » de lui, tous les renseignements propres à les constater, et il en » adressera une expédition aux ministres des affaires étrangères et » de la marine. » (*Annal. marit.* de 1833, p. 499.)

La même application est faite dans les règlements maritimes des principales puissances, entre autres, dans l'édit autrichien du 25 avril 1774 (art. 2, § 30); dans l'instruction royale danoise du 9 octobre 1824 (§ 9); dans les instructions générales du 2 mars 1833, à l'usage des consuls des États-Unis (art. 36). — Voy. *Règlements consulaires des principaux états maritimes*, par FERDINAND DE CUSSY.

lui, il faut dire qu'à bord du navire, soit de guerre, soit de commerce, en pleine mer, aucune autorité autre que celle du pays auquel appartient le navire, n'a le droit de venir examiner, instrumenter, interroger, arrêter, en un mot faire acte quelconque de police ou de juridiction, relativement aux faits qui s'y sont passés. L'officier de guerre ne doit jamais souffrir de pareils actes, il doit les repousser par la force confiée à son commandement; si l'officier de commerce est contraint de les subir, il ne doit le faire qu'avec protestation, comme cédant à la violence, et faisant appel à son gouvernement pour la réparation de tels actes, contraires au droit des gens.

Lorsque, la perpétration du crime ou du délit ayant toujours eu lieu en pleine mer, le navire, soit de guerre, soit de commerce, arrive et séjourne ensuite dans un port étranger, et que ce port appartient précisément à l'état dont les personnes impliquées dans l'affaire, soit comme coupables, soit comme victimes, sont sujets, nous croyons que malgré cette circonstance, et quelle que soit la législation pénale intérieure de ce pays, les autorités restent toujours incompétentes pour venir exercer à bord du navire des actes de police ou de juridiction, pour des faits accomplis en pleine mer ou hors de leur territoire. Cela est indubitable à l'égard des navires de guerre; mais nous le croyons aussi même à l'égard des navires de commerce. Quoiqu'il s'agisse de nationaux de ce pays, que le bâtiment de commerce se trouve dans un port en dépendant, et même y eût-il plainte, de la part des parties lésées, devant les autorités locales, ces circonstances ne nous

paraissent pas suffisantes pour substituer à la juridiction de l'état auquel appartient le navire, la juridiction de la localité. Les faits se sont passés en pleine mer, les coupables, tant qu'ils restent à bord ou en possession de l'autorité qui y commande, sont réservés à la justice de l'état dont relève le navire : les y soustraire en s'en emparant à bord, ce serait de la part des autorités étrangères violer les droits de cet état.

Mais si les coupables étant descendus à terre y sont arrêtés, alors la situation change. Si la loi pénale intérieure du pays les déclare punissables, bien que les faits commis par eux l'aient été hors du territoire, il ne reste plus aux commandants, agents diplomatiques ou consulaires, qu'à réclamer le bénéfice de la réciprocité si la situation est telle que, d'après cette réciprocité, les inculpés, malgré leur arrestation, doivent leur être remis; et à défaut de ce bénéfice, à faire les démarches nécessaires pour que les inculpés, si ce sont de leurs nationaux, soient traités avec humanité, défendus et jugés impartialement. Le tout conformément aux règles que nous exposerons bientôt.

Il s'est présenté en 1838, devant les tribunaux français, une affaire qui se réfère aux principes que nous examinons. Un Français, nommé Dénéchaux, s'était embarqué comme passager sur un bâtiment américain, *l'Élisabeth*; arrivé avec ce navire dans le port de Bordeaux, il porta plainte contre le capitaine américain pour des actes de violence qu'il disait avoir subis pendant la traversée, et qui constituaient, selon lui, le crime de séquestration; le capitaine opposa l'incompétence des tribunaux français, en se fondant

sur sa qualité d'étranger et sur ce que les faits s'étant passés en pleine mer, la connaissance devait en appartenir aux tribunaux américains. La Cour royale de Bordeaux, saisie, par appel, de cette affaire, statua dans ce sens. Arrêt incontestablement bien rendu (1), par une raison que la Cour royale de Bordeaux aurait dû ajouter à celles qu'elle a données, et qui était indispensable pour les compléter, savoir : par la raison que le capitaine inculpé était étranger.

Mais si l'inculpé eût été un Français, à qui le plaignant, également Français, eût reproché un crime, par exemple une tentative de meurtre commis dans les mêmes circonstances, c'est-à-dire sur le même bâtiment américain, et en pleine mer, et que cet inculpé eût été arrêté à terre à son retour en France, nul doute que la Cour royale de Bordeaux eût dû déclarer les tribunaux

---

(1) Voici le texte de cet arrêt, en date du 31 janvier 1839, et rapporté dans les *Annales maritimes et coloniales* de 1840, partie officielle, p. 442.

« Attendu que les faits imputés au capitaine Maréchal par Dénéchaux se sont passés en pleine mer, et par conséquent hors du territoire français; que Dénéchaux, en s'embarquant sur le bâtiment américain *l'Élisabeth*, s'était soumis aux mesures disciplinaires qui pourraient paraître nécessaires au capitaine, dans l'intérêt du navire, de l'équipage et des passagers; que si le capitaine a abusé de son pouvoir et commis, pendant la traversée, un crime ou un délit à l'égard de Dénéchaux, c'est devant les tribunaux américains que Maréchal doit être traduit, parce que le crime ou délit est censé avoir été commis en Amérique;.... — Par ces motifs;.... la Cour déclare les tribunaux criminels français incompétents pour connaître de la prévention soulevée contre Maréchal en crime de séquestration; renvoie Dénéchaux à se pourvoir devant qui de droit, etc. »

français compétents, parce que toutes les conditions voulues par l'article 7 de notre Code d'instruction criminelle pour cette compétence se seraient trouvées réunies.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que ce que nous venons de dire de l'affranchissement de tout acte d'autorité d'une puissance étrangère, dont jouit tout bâtiment, même de commerce, en pleine mer, ne s'applique pas aux crimes de piraterie, dont nous avons traité au chapitre précédent, et qui peuvent être punis par les tribunaux du pays dans lequel les navires pirates ont été saisis ou conduits, bien que ces crimes aient été commis à bord d'un bâtiment en pleine mer.

S'il s'agit de faits commis à bord de navires qui se trouvent non pas en pleine mer, mais dans un port étranger, dans une rade, dans une mer territoriale étrangères, la situation devient moins simple : les deux souverainetés, celle qui commande sur le navire et celle qui commande dans le port, dans la rade ou dans la mer territoriale où le navire est mouillé, sont en conflit; comment ce conflit est-il réglé par le droit des gens?

Ici, il faut faire une première distinction entre les bâtiments de commerce et les bâtiments de l'état.

Les bâtiments de l'état, d'après les principes généraux que nous avons exposés au chapitre X, et par les motifs que nous y avons développés, ne passent pas sous la juridiction du pays dont ils occupent les eaux. Ainsi les crimes ou délits commis à bord de ces bâti-

ments, soit par des gens de l'équipage soit par toutes autres personnes se trouvant à bord, tombent sous la compétence des tribunaux de la nation à laquelle le navire de guerre appartient, et sont jugés selon les lois de cette nation (1).

Cette règle du droit international positif est indiquée nettement par M. Wheaton. Après avoir parlé des franchises d'un ambassadeur, cet auteur, en parlant des navires de guerre, s'exprime dans les termes suivants : « Ces navires entrés dans les ports étrangers, soit en » vertu de la liberté qu'ils en ont en l'absence d'une » prohibition, soit en vertu d'une autorisation expresse, » stipulée par traité, sont exempts de la juridiction des » tribunaux et des autorités du lieu (2). »

Elle était aussi reconnue comme règle générale du droit des gens, au temps de Vattel. Cet auteur écrit : « Que, suivant l'usage communément reçu, la juridic- » tion d'un état se conserve sur ses vaisseaux, même

---

(1) Fœlix, *Traité du droit international privé*, n° 506, p. 532.

(2) A foreign army, or fleet, marching through, sailing over, or stationed in the territory of another state with whom the foreign sovereign is in amity, are also in like manner exempt from the civil and criminal jurisdiction of the place.

If there be no express prohibition, the ports of a friendly state are considered as open to the public armed and commissioned ships belonging to another nation with whom that state is at peace. Such ships are exempt from the jurisdiction of the local tribunals and authorities, whether they enter the ports under the license implied from the absence of any prohibition, or under an express permission, stipulated by treaty. » Wheaton, *Elem. of intern. law*, t. 1, part. 2, ch. 2, § 10, n° 3, p. 151. — *Idem*, édition française, t. 1, p. 119.

» quand ils se trouvent dans des parties de la mer sou-
» mises à une domination étrangère (1). »

Enfin, on la trouve indiquée, quoiqu'en termes peu explicites, qui n'offrent pas toute la clarté ou toute la précision désirables, dans quelques articles de traités publics. Mais, à part même toute stipulation formelle de semblables traités, c'est une règle fondée en raison et universellement adoptée par la coutume internationale.

Il résulte de cette règle, que les commandants des bâtiments de guerre doivent réserver aux tribunaux de leur pays la connaissance des crimes ou délits commis à leur bord, même dans des eaux étrangères, non-seulement lorsque la répression de ces crimes ou délits touche au commandement militaire, mais aussi dans tout autre cas. Toutefois, si la partie lésée et l'auteur du fait sont l'un et l'autre nationaux du pays dans les eaux duquel le fait a été commis, on conçoit qu'un commandant puisse et doive même, selon les circonstances, les abandonner à la justice locale, lorsque les droits de sa nation n'ont pas reçu d'atteinte. Dans ce cas, en effet, il n'existe pour lui aucune obligation d'embarrasser son bord de criminels étrangers.

Il résulte également de la même règle, que les autorités étrangères du port ou de la rade où est mouillé le navire de guerre, n'ont aucun droit de venir à bord faire aucun acte de police, d'arrestation ou de juridiction quelconque, soit pour les faits passés à bord de ce navire, soit pour tous autres, les navires de

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 1, chap. 19, § 216.

guerre étant totalement exempts de la juridiction étrangère.

Mais si c'est à terre, en pays étranger, que des individus quels qu'ils soient, appartenant aux états-majors ou aux équipages des bâtiments de guerre, ou passagers à bord de ces bâtiments, se rendent coupables d'infractions aux lois de ce pays, nul doute que les autorités locales n'aient le droit de s'en emparer tant qu'ils sont à terre, et de les livrer aux tribunaux de leur nation pour être jugés et punis suivant ces lois. Seulement, les commandants doivent être informés de ces arrestations et des motifs qui y ont donné lieu; et c'est alors le cas pour eux ou pour les agents diplomatiques ou consulaires, de faire, suivant les règles et les distinctions que nous exposerons bientôt à ce sujet, toutes les démarches nécessaires, soit pour obtenir que les personnes inculpées leur soient rendues, soit du moins pour veiller à la manière dont elles seront traitées et jugées.

Si les coupables parviennent à rallier leur bord avant d'avoir été saisis, les autorités du pays n'ont pas le droit de les y poursuivre et de les y arrêter; il ne leur reste plus qu'à demander et à obtenir, s'il y a lieu, que ces personnes leur soient livrées; et c'est encore le cas d'appliquer les règles que nous devons exposer à la fin de ce chapitre, sur ces extraditions réciproques.

Tout ce qui vient d'être dit au sujet des bâtiments de guerre est applicable aussi aux embarcations qui appartiennent à ces bâtiments, et qui, pour un service quelconque, en ont été détachées.

Quant aux navires de commerce, leur condition n'est pas la même. La question des autorités de police ou de juridiction compétentes pour la répression des crimes ou des délits commis à bord de ces navires, dans un port étranger ou dans une rade étrangère, n'est pas aussi simple ni aussi unanimement résolue.

Nous savons, par les explications déjà données au chapitre X, page 229, que la situation de ces navires est mixte; que le bénéfice de l'exterritorialité doit s'y appliquer pour certains faits, et ne pas s'y appliquer pour d'autres. De là des distinctions qui ne sont pas nettement posées par les écrivains publicistes, que la coutume et les traités n'ont pas arrêtées d'une manière bien précise, et sur lesquelles, par conséquent, les esprits ne sont pas tous d'accord.

M. Wheaton, dans son traité de droit international, d'accord en cela avec quelques autres écrivains, formule le principe général, que : « Les bâtiments marchands d'un état quelconque, entrés dans les ports d'un autre état, ne sont pas exempts de la juridiction locale, à moins d'une convention expresse; et qu'ils le sont seulement en ce qui a été prévu par une telle convention (1). »

Mais nous croyons cette proposition trop absolue, et susceptible de quelques restrictions.

---

(1) « But the private vessels of one state entering the ports of another, are not exempt from the local jurisdiction, unless by express compact, and to the extent provided by such compact. » *Elem. of intern. law*, t. 1, part. 2, ch. 2, § 10, p. 151. — Le même ouvrage en français, édition de 1848, tom 1, part. 2, chap. 2, § 9, p. 119.

Voici comment, en France, à défaut de convention spéciale, est entendue et pratiquée la règle de droit international sur cette matière.

Notre législation établit, quant aux faits qui se passent à bord des navires de commerce, dans un port ou dans une rade en pays étranger, une distinction entre : — 1° d'une part, les actes de pure discipline intérieure du navire; ou même les crimes ou délits communs commis par un homme de l'équipage contre un autre homme du même équipage, lorsque la tranquillité du port n'en est pas compromise; — et 2°, d'autre part, les crimes ou délits commis même à bord, contre des personnes étrangères à l'équipage ou par tout autre que par un homme de l'équipage; ou même ceux commis par les gens de l'équipage entre eux, si la tranquillité du port en est compromise.

A l'égard des faits de la première classe, notre législation déclare que les droits de la puissance à laquelle appartient le navire doivent être respectés; que l'autorité locale, par conséquent, ne doit pas s'ingérer dans ces faits, à moins que son secours ne soit réclamé. Ces faits restent donc sous la police et sous la juridiction de l'état auquel appartient le navire.

Quant aux faits de la seconde classe, notre législation pose le principe, que la protection accordée aux navires dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'état; qu'ainsi le navire admis dans un port de l'état est de plein droit soumis aux lois de police du lieu où il est reçu; et que les gens de son équipage sont justiciables des tribunaux du pays pour les délits

commis même à bord contre des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; en un mot, que la juridiction territoriale, pour cette seconde classe de faits, est hors de doute.

C'est d'après ces principes que nos autorités et nos juridictions se conduisent en France, à l'égard des navires marchands étrangers, mouillés dans nos eaux.

Ainsi, en 1806, un navire de commerce américain, *le Newton*, étant dans le port d'Anvers, une rixe eut lieu dans un canot de ce navire, entre deux matelots de son équipage, rixe au sujet de laquelle un conflit de juridiction s'éleva entre les autorités judiciaires du lieu et le consul américain, qui en réclama la connaissance exclusive. Un fait semblable qui se passa, à la même époque, dans le port de Marseille, au sujet d'un autre navire américain, *la Sally*, donna lieu à une réclamation pareille de la part du consul américain à Marseille. Il s'agissait, dans cette seconde affaire, d'une blessure grave faite par le capitaine en second de *la Sally* à l'un de ses matelots, qui avait disposé du canot sans son ordre. Le Conseil d'état, chargé de se prononcer sur la manière de régler ce conflit, rendit, les 28 octobre et 20 novembre 1806, un avis portant qu'il y avait lieu d'accueillir la réclamation des consuls, et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées. — C'est dans cet avis du Conseil d'état que se trouvent développés avec le plus de précision les principes que nous avons exposés ci-dessus; et c'est sur cet avis, comme sur la règle générale, que notre gouvernement s'est guidé,

depuis, dans ses décisions et dans ses ordonnances (1). — Ces deux affaires sont intéressantes sous un autre point de vue, en ce qu'elles nous montrent que les Américains, contrairement à l'opinion émise par un de leurs publicistes, M. Wheaton, réclament leur juridiction nationale pour les délits commis à bord de leurs navires de commerce dans un port étranger, quand ces délits ont eu lieu uniquement entre gens de l'équipage; c'est-à-dire que cette puissance maritime se rallie ainsi aux mêmes principes que nous (2).

D'autres états, parmi lesquels le royaume de Grèce, adoptent complétement sur ce point la jurisprudence française (3).

Un autre fait plus récent nous est indiqué par M. Hello, conseiller à la Cour de cassation; nous le rapporterons en citant les propres paroles de ce magistrat.

« En 1837, le navire suédois *Forsattning* était

---

(1) Voir le texte de cet avis, à l'Appendice, annexe H.

(2) Dans l'analyse succincte qu'il nous fit l'honneur d'écrire en 1845 au sujet du premier volume de la première édition de ces règles internationales, M. Wheaton reconnaît avec nous que le principe général par lui formulé est trop absolu et qu'il est susceptible de quelques exceptions : « Nous croyons, dit-il dans cette analyse, qu'à cet égard la législation et la jurisprudence françaises ont établi les vraies distinctions qui doivent être reconnues par toutes les nations comme étant les plus conformes aux principes du droit universel des gens. » *Revue de droit français et étranger*, mars 1845. Néanmoins, le même auteur, dans l'édition française de ses *Elements of international law*, publiée en 1848, revient à sa première opinion.

(3) *Instructions pour les consuls du royaume de Grèce*, du 1-13 janvier 1834. — Appendice, annexe H.

» mouillé dans la Loire, en rade de Paimbeuf; un crime » d'empoisonnement se commit à son bord, de la part » d'un homme de l'équipage sur d'autres hommes du » même équipage. J'avais alors l'honneur de diriger » l'administration de la justice dans le ressort de la Cour » de Rennes; j'eus des doutes sur la compétence, à » raison et de ce que le navire était marchand, et de » ce qu'il était mouillé dans les eaux françaises, et de » ce qu'il n'y avait point de réciprocité entre la France » et la Suède; j'en référai au gouvernement. La ré» ponse, concertée entre M. le garde des sceaux et » M. le ministre des affaires étrangères, alors M. le » comte Molé, fut qu'il convenait de remettre le pré» venu à la police de son bord (1). »

Les exemples qui précèdent se rapportent tous aux faits de la première classe, c'est-à-dire à ceux dans la connaissance desquels l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, mais qui restent sous la police et la juridiction de l'état auquel appartient le navire.

En sens inverse, nous avons vu, en 1844, le tribunal correctionnel de Marseille se déclarer, à bon droit, compétent, et frapper de peines correctionnelles le capitaine d'un navire de commerce anglais, qui, à propos de la place assignée à son navire dans le port, s'était rendu coupable de voies de fait contre le patron d'un autre bâtiment français, dont il avait, en outre, arraché et lacéré le pavillon.

Le droit de police, qui est distinct du droit de juri-

---

(1) *Revue de législation et de jurisprudence*, février 1843, p. 143, article de M. Hello.

diction, qui n'embrasse comme pouvoir décisif que les simples mesures de discipline et de bon ordre ou les contraventions de peu d'importance, et qui, quant aux crimes ou délits les plus graves, se borne au pouvoir de rechercher, de constater ces délits, d'en recueillir les preuves, d'en arrêter les auteurs, en un mot de faire tout ce qui est nécessaire pour livrer les prévenus aux tribunaux compétents et pour mettre ces tribunaux à même de prononcer; ce droit de police, quant à la détermination de la souveraineté nationale à qui il appartient, doit marcher de concert avec le droit de juridiction.

Ainsi, en France, au sujet des navires de commerce français en pays étranger, il est réglé de manière à se trouver en harmonie avec les principes consacrés par l'avis du Conseil d'état de 1806.

Pour tout ce qui rentre, d'après ces principes, dans les attributions de la souveraineté française, le droit de police est ainsi dévolu : une distinction est faite entre les ports et les rades.

Dans les ports étrangers, *le droit de police,* sur les navires de commerce français qui s'y trouvent, est attribué aux consuls, soit qu'il y ait, soit qu'il n'y ait pas sur les lieux de bâtiments français de l'état; néanmoins, lorsque de pareils bâtiments sont présents, les consuls peuvent, s'ils le croient nécessaire dans l'intérêt de la discipline et du bon ordre, inviter le commandant à les seconder dans l'exercice de leur droit de police sur les navires de commerce stationnés dans le port.

Dans les rades étrangères, *le droit de police* sur les

navires de commerce français qui s'y trouvent appartient encore aux consuls, mais seulement en l'absence de bâtiments français de l'état. Du moment que des bâtiments de cette nature sont apparus dans leur résidence, les consuls doivent remettre aux officiers commandants leur *droit de police* sur les navires de commerce français en rade. — Toutefois l'officier commandant peut, s'il a à reprendre la mer dans moins de huit jours, s'abstenir de revendiquer l'exercice de cette attribution; et alors le consul en demeure investi, à moins que, dans l'intérêt de la discipline et du bon ordre, il ne croie indispensable que le commandant en soit chargé, auquel cas il doit lui en faire la demande officielle.

Telles sont les dispositions de nos ordonnances relatives aux fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale et avec la marine militaire (1).

---

(1) *Ordonnance* du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale : art 19. « Nos con- » suls exerceront la police sur les navires de commerce français dans » tous les ports de leur arrondissement, et dans les rades sur les- » quelles il ne se trouverait pas de bâtiment de l'état, en tout ce qui » pourra se concilier avec les droits de l'autorité locale, et en se di- » rigeant d'après les traités, conventions et usages ou le principe de » la réciprocité. » (*Annales maritimes* de 1833, partie officielle, p. 501.)

*Ordonnance* du 7 novembre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire : art. 10. « Conformément à » l'article 19 de notre ordonnance du 29 octobre dernier, les consuls » devront remettre le *droit de police* sur les navires de commerce fran- » çais en rade aux officiers commandants des bâtiments du roi qui

L'ordonnance, du reste, en conférant ce droit de police soit aux consuls, soit aux commandants de nos navires de guerre, ne le confère que sous la réserve expresse des droits de l'autorité locale; elle enjoint aux consuls et aux commandants de n'exercer cette police que dans tout ce qui pourra se concilier avec ces droits, et de se diriger, à ce sujet, d'après les traités, conventions et usages, ou d'après le principe de la réciprocité. La réciprocité dont il s'agit ici est celle des dispositions pratiquées chez nous à l'égard des navires de commerce étrangers stationnés dans nos eaux, conformément à l'avis du Conseil d'état de 1806.

Pour tous les faits qui, d'après les conventions ou usages, ou d'après les principes exposés plus haut, rentrent dans les attributions de l'autorité locale, cette autorité a non-seulement le droit de juridiction, mais aussi le droit de police. Elle peut, dans les formes légales du pays, se transporter à bord du navire de commerce, et y faire, mais seulement en ce qui con-

---

» apparaîtront dans leur résidence. — Toutefois, si l'officier com-
» mandant, ayant à reprendre la mer dans un délai de moins de
» huit jours, s'abstient de revendiquer l'exercice de cette attribu-
» tion, les consuls en demeureront investis, à moins que, dans l'intérêt
» de la discipline et du bon ordre, ils ne croient indispensable que
» le commandant en soit chargé, auquel cas ils devront lui en faire
» la demande officielle. — Il en serait de même si les consuls croyaient
» devoir, pour des motifs analogues, inviter le commandant à les se-
» conder dans l'exercice de leur *droit de police* sur les navires du
» commerce stationnés dans le port. » (*Ann. marit.* de 1833, partie officielle, p. 520.)

cerne les faits en question, toutes les recherches, interrogatoires ou arrestations nécessaires. Mais c'est un devoir du droit des gens pour ces autorités de donner avis préalable de ces opérations au consul ou au commandant militaire investi de la police nationale du navire, afin qu'ils puissent y assister et y veiller, s'ils le jugent nécessaire.

Divers traités publics contiennent des clauses spéciales relatives au droit de police et de juridiction sur les navires de commerce dans les ports étrangers. Malgré les différences de rédaction, et quelquefois de dispositions, qui s'y rencontrent, les plus importants et les plus récents paraissent rédigés dans l'esprit des principes qui précèdent, c'est-à-dire dans le sens d'une distinction à faire entre les crimes ou les délits qui sont renfermés dans l'intérieur et entre gens de l'équipage du navire, et ceux qui intéressent la police ou compromettent la tranquillité du port. Telle était déjà en 1788 la convention du 14 novembre entre la France et les États-Unis d'Amérique, et tels sont notamment les traités de navigation conclus depuis 1830 (1).

Toutes les fois qu'il existe de pareils traités, ce sont

(1) Art. 8. « Les consuls ou vice-consuls exerceront la police sur » tous les bâtiments de leurs nations respectives, et auront à bord » desdits bâtiments tous pouvoir et juridiction en matière civile dans » toutes les discussions qui pourront y survenir;.... bien entendu » que les fonctions ci-dessus énoncées seront concentrées dans l'in» térieur des bâtiments, et qu'elles ne pourront avoir lieu dans au-

leurs clauses qui doivent faire loi à l'égard des puissances entre lesquelles ils ont été consentis.

A défaut de conventions spéciales, il est enjoint à nos agents diplomatiques ou consulaires d'invoquer

---

» cun cas qui aura quelque rapport avec la police des ports où les-
» dits bâtiments se trouveront. »

Art. 10. « Dans le cas où les sujets, ou citoyens respectifs, auront » commis quelque crime ou infraction de la tranquillité publique, ils » seront justiciables des juges du pays. »

Art. 11. « Lorsque lesdits coupables feront partie de l'équipage » de l'un des bâtiments de leur nation, et se seront retirés à bord » desdits navires, ils pourront y être saisis et arrêtés par l'ordre des » juges territoriaux. Ceux-ci en préviendront le consul ou vice- » consul, lequel pourra se rendre à bord s'il le juge à propos; mais » cette prévenance ne pourra, en aucun cas, retarder l'exécution de » l'ordre dont il est question. Les personnes arrêtées ne pourront en- » suite être mises en liberté qu'après que le consul ou vice-consul en » aura été prévenu, et elles lui seront remises, s'il le requiert, pour » être reconduites sur les bâtiments où elles auront été arrêtées, ou » autres de leur nation, et être renvoyées hors du pays. » (Convention du 14 novembre 1788, France et États-Unis. — D'HAUTERIVE et DE CUSSY, *Recueil de Traités*, t. 1, part. 1, p. 483 et 484.

L'art. 15 des déclarations échangées à Paris, le 8 mai 1827, entre les ministres des affaires étrangères de France et du Mexique, est ainsi conçu : « Les consuls respectifs seront exclusivement chargés » de la police interne des navires de leur nation; et les autorités lo- » cales ne pourront y intervenir en vertu de l'article 9, qui leur ré- » serve la police des ports, qu'autant que les désordres survenus se- » raient de nature à troubler la tranquillité publique, soit à terre, » soit à bord d'autres bâtiments. » (D'HAUTERIVE et DE CUSSY, *Recueil de Traités*, t. 2, part. 1, p. 239.)

Tous les traités de commerce et de navigation que la France a conclus depuis 1830 avec les diverses républiques de l'Amérique, et plusieurs de ceux qu'elle a conclus, depuis la même époque, avec des puissances européennes, contiennent un article semblable à l'article 8e suivant de la convention consulaire avec la Sardaigne, du

la réciprocité des principes reconnus et pratiqués en France, conformément à l'avis du Conseil d'état du 20 novembre 1806 : en conséquence, de réclamer contre toute tentative que pourrait faire l'autorité locale pour connaître des voies de fait, délits ou crimes commis à bord des navires de commerce français en rade ou dans un port étranger, toutes les fois que ces crimes ou délits n'ont eu lieu qu'entre gens de l'équipage, ou contre un homme d'un autre navire français, et que la tranquillité du port n'en a pas été compromise (1). Nos commandants doivent faire, au besoin,

---

4 février 1852 : « Les consuls respectifs seront exclusivement chargés » de l'ordre intérieur à bord des navires de commerce de leur nation, » et connaîtront seuls de tous les différends qui surviendraient entre » les hommes, le capitaine et les officiers de l'équipage; mais les autorités locales pourront intervenir lorsque les désordres survenus » seront de nature à troubler la tranquillité publique à terre ou dans » le port, et pourront également connaître de ces différends lorsqu'une personne du pays ou une personne étrangère à l'équipage » s'y trouvera mêlée.

» Dans tous les autres cas, lesdites autorités se borneront à prêter » main-forte aux consuls, lorsque ceux-ci le requerront, pour faire » arrêter et conduire en prison ceux des individus de l'équipage qu'ils » jugeraient à propos d'y envoyer à la suite de ces différends. » (*Bulletin des lois*, 1er semestre 1852.)

(1) *Ordonnance* du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale.

Art. 22. « Lorsque des voies de fait, délits ou crimes auront été » commis à bord d'un navire français en rade ou dans le port, par un » homme de l'équipage envers un homme du même équipage ou d'un » autre navire français, le consul réclamera contre toute tentative » que pourrait faire l'autorité locale d'en connaître, hors le cas où, » par cet événement, la tranquillité du port aurait été compromise; » il invoquera la réciprocité des principes reconnus en France à cet

en ce qui les concerne, les mêmes réclamations, surtout lorsqu'il s'agit de navires de commerce en rade dont la police leur est spécialement dévolue.

Le principe de la réciprocité ne constitue pas, sans doute, un droit absolu; mais il donne le plus grand poids aux réclamations, puisqu'il consiste à dire : « Voilà comme nous en agissons à votre égard; voilà » les bénéfices dont vous jouissez chez nous; agissez-» en donc de même envers nous. » Ce principe devient surtout décisif lorsqu'il s'adresse à une puissance qui non-seulement profite d'un pareil traitement, mais qui, dans l'occasion, le réclame elle-même, en sa faveur, comme étant légitimement dû.

Lorsque les crimes ou délits ont été commis à terre par des hommes de l'équipage de navires de commerce, l'autorité locale, à moins de conventions contraires, a non-seulement le droit d'arrêter les coupables tant qu'ils sont à terre, comme elle peut le faire même à l'égard des gens de l'équipage des navires de guerre; mais elle peut encore les poursuivre et les arrêter sur les navires de commerce stationnés dans les eaux territoriales. En effet, puisqu'elle a le droit de police sur ces sortes de navires pour les crimes ou délits même commis à bord, lorsqu'ils intéressent la police du port ou la tranquillité publique, à plus forte

---

» égard par l'acte du 20 novembre 1806, et fera les démarches con-
» venables pour obtenir que la connaissance de l'affaire lui soit re-
» mise, afin qu'elle soit ultérieurement jugée d'après les lois fran-
» çaises. » (*Annal. marit.* de 1833, part. offic., p. 501.)

raison doit-elle avoir ce droit lorsque ces crimes ou délits ont été commis à terre. Mais dans ce cas, comme dans le précédent, l'autorité locale doit agir avec ménagement et ne procéder à ses opérations qu'après en avoir donné avis au consul ou, à défaut, au commandant investi de la police nationale sur les navires en rade.

Quand l'autorité locale est ainsi saisie légitimement de la connaissance de crimes ou délits qui rentrent dans ses attributions, et de la personne des prévenus, il ne reste plus aux consuls ou commandants militaires de la nation à laquelle appartiennent les prévenus qu'à faire les démarches nécessaires pour que ces prévenus soient traités avec humanité, défendus et jugés impartialement (1). — C'est même un soin que les consuls des diverses nations étendent facilement en faveur d'étrangers autres que leurs nationaux, lorsque ces étrangers n'ont pas de représentants de leur nation qui puissent les défendre, et qu'on a des raisons de craindre que les inculpés ne soient traités inhumainement ou avec passion, contrairement au droit des gens observé par les peuples policés.

---

(1) *Ordonnance* du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale.

Art. 23. « Lorsque les hommes d'un équipage français se seront » rendus coupables de quelques voies de fait, délits ou crimes, hors » du navire ou même à bord, mais envers des personnes étrangères » à l'équipage, si l'autorité locale les arrête ou procède contre eux, » le consul fera les démarches nécessaires pour que les Français ainsi » arrêtés soient traités avec humanité, défendus et jugés impartiale- » ment. »

Il va sans dire que toutes les franchises reconnues par le droit des gens soit aux navires de guerre, soit aux navires de commerce, dans les eaux territoriales d'un état étranger, n'existent que dans l'hypothèse de relations pacifiques et de navires observant et respectant eux-mêmes le droit des gens. Car si un navire soit de guerre, soit de commerce, venait, dans le port, dans la rade ou dans la mer territoriale d'un état étranger, commettre lui-même des actes d'hostilité contre cet état ou de violences publiques contre ses habitants, il s'agirait, non plus de juridiction, mais bien de défense légitime, et l'état attaqué aurait, sans aucun doute, le droit de prendre, non-seulement dans ses eaux territoriales, mais encore en pleine mer, toutes les mesures nécessaires à cette défense.

La Cour de cassation a eu à statuer en 1832 sur un point analogue, et elle s'est prononcée conformément à ces principes dans l'affaire du *Carlo Alberto*, navire de commerce sarde, qui était venu débarquer clandestinement, sur la plage de Marseille, la duchesse de Berri, avec plusieurs de ses partisans, pour l'exécution d'un complot de guerre civile formé par eux (1).

Il va sans dire également que les droits de police

(1) On peut voir, pour les détails de cette affaire, le réquisitoire du procureur général à la Cour de cassation et le texte de l'arrêt de la Cour, du 7 septembre 1832, conforme à ce réquisitoire, dans le recueil des réquisitoires de M. Dupin, t. 1, p. 477. Un des considérants de cet arrêt est ainsi conçu : « Attendu que le privilége établi par le » droit des gens en faveur des navires amis ou neutres cesse dès » que ces navires, au mépris de l'alliance ou de la neutralité du pa- » villon qu'ils portent, commettent des actes d'hostilité; que, dans

et de juridiction qui sont reconnus à la puissance territoriale dans les eaux de laquelle sont mouillés les navires soit de guerre, soit de commerce, et devant lesquels s'arrête en certain cas la propre juridiction de l'état auquel les navires appartiennent, il va sans dire que ces droits ne sont reconnus que dans la supposition qu'il s'agit de pays civilisés, où une puissance régulière est organisée et où le droit des gens est connu et pratiqué. Mais s'il s'agit de pays barbares ou à demi barbares, de peuplades grossières et n'offrant aucune garantie de justice et d'institutions locales, la souveraineté et la juridiction des pays auxquels appartient le navire ne subissent aucune diminution et restent dans leur intégrité à l'égard des faits commis dans les eaux territoriales ou même à terre par les gens appartenant au navire.

La Cour de cassation a eu l'occasion également de sanctionner ce principe, au sujet d'un homicide qui avait été commis au préjudice d'un Français, par les nommés Suleman et Samba Dantyllia, dans le pays de Cayor, voisin des établissements français de la côte occidentale d'Afrique. La Cour a jugé que, bien que le pays de Cayor se trouve en dehors du territoire des établissements, les inculpés ont pu être régulièrement arrêtés à Saint-Louis et jugés dans cette ville par les tribunaux français, conformément à la loi française (1).

---

» ce cas, ils deviennent ennemis, et doivent subir toutes les consé-
» quences de l'état d'agression dans lequel ils se sont placés. »
(Voy. aussi *Ann. marit.* de 1832, part. 1, p. 579).

(1) Cet arrêt de la Chambre criminelle, en date du 17 mai 1839,

Cette observation nous conduit à une dernière particularité quant à l'objet qui nous occupe.

Bien que les pays qui font partie ou qui sont une dépendance de l'empire ottoman ne puissent être rangés dans la classe de ceux dont nous venons de parler, bien qu'ils aient une organisation et des institutions sociales à eux, bien qu'en un mot, leur gouver-

---

est ainsi motivé : « La Cour, attendu..... que si, en règle générale, » la juridiction de chaque état est bornée par les limites du territoire, » et si les articles 5, 6 et 7 Cod. d'instr. crim. contiennent les seules » exceptions qu'il ait admises, ces principes de droit international » supposent nécessairement l'existence de rapports constants et réguliers qui unissent les peuples entre eux, dont la réciprocité soit le » fondement, qui assurent à chaque peuple la protection efficace » et les justes satisfactions que les autres obtiennent de lui ; — » Qu'ainsi, l'article 6 suppose des conventions ou des traités en » vertu desquels on obtiendrait l'extradition de l'étranger qui aurait » commis l'un des crimes prévus par l'article 5 ; — Que l'article 7 » admet aussi cette supposition, que le Français qui se serait rendu » coupable d'un crime contre un Français, hors du territoire du » royaume, aurait pu être jugé par les tribunaux du pays où l'ordre » public a été troublé ; — Mais que toutes ces conditions manquent » lorsqu'il s'agit de crimes commis au sein de tribus indépendantes » ou de peuplades à demi barbares, étrangères aux principes du » droit des gens et qui méconnaissent les obligations qui en dérivent ; » — Que, pour la protection de ses nationaux, la France conserve » toujours les droits qu'elle tient de la légitime défense et de la souveraineté attachée à la conquête ; — Qu'elle peut se saisir des coupables et les livrer à la justice de ses tribunaux ; — Que c'est » d'après ces distinctions que l'ordonnance royale du 10 août 1834, » concernant l'administration de la justice dans les possessions françaises du nord de l'Afrique, art. 37, réserve aux conseils de guerre » la connaissance des crimes et délits commis par un indigène au » préjudice d'un Français ou d'un Européen, et même, en certain » cas, par un indigène au préjudice d'un autre indigène, en dehors des » limites déterminées par le gouvernement, etc. ; — Rejette, etc. »

nement souverain, la Porte, soit en communication du droit des gens avec les autres nations, cependant les croyances, les coutumes, les institutions musulmanes sont tellement en désaccord avec celles de la chrétienté, que les gouvernements chrétiens ont dû modifier profondément, par leurs conventions publiques, les règles ordinaires du droit des gens en matière de juridiction internationale. Ces modifications étaient surtout indispensables aux temps passés, lorsque la séparation des idées religieuses était plus profonde, lorsque l'administration et les institutions musulmanes sévèrement assises sur les croyances du mahométisme n'empruntaient rien aux peuples de la chrétienté; lorsque enfin plusieurs dépendances de l'empire ottoman paraissaient tellement en dehors de notre civilisation, qu'on les appelait les pays ou les puissances barbaresques.

C'est par ces motifs que la France, par un grand nombre de ses traités ou capitulations avec la Porte, traités remontant jusqu'au commencement du seizième siècle et fréquemment renouvelés depuis, a stipulé que les Français ne seraient justiciables que de leur justice nationale, tant en matière civile qu'en matière criminelle, pour les faits passés, soit dans les eaux territoriales, soit même sur le territoire des pays ou dépendances de l'empire ottoman; en d'autres termes, dans les pays qui sont désignés communément sous la dénomination d'Échelles du Levant ou de Barbarie (1).

(1) Les conventions publiques entre la France et la Porte sur ce

La capitulation ou diplôme du 28 mai 1740, qui contient les dernières dispositions à cet égard, s'exprime en ces termes, dans son article 15, au sujet de la juridiction criminelle : « S'il arrivait quelque meur» tre ou quelque désordre entre les Français, leurs » ambassadeurs et leurs consuls en décideront selon » leurs us et coutumes, sans qu'aucun de nos officiers » puisse les inquiéter à cet égard. »

L'usage a encore étendu cette concession : bien que les traités ne parlent que de crimes entre Français, les dispositions en ont été appliquées au cas où il s'agit de crimes ou délits commis par un Français même contre un sujet de la Porte; et il est sans exemple, toutes les fois que les consuls ont réclamé en cas pareil la faveur de s'emparer de la poursuite contre leur national, que cette faveur leur ait été refusée.

Par suite de ce droit particulier de juridiction que la France possède sur ses nationaux dans les Échelles du Levant et de Barbarie, un édit de juin 1778, comprenant 85 articles, avait réglé la compétence des consuls, ainsi que le mode d'instruction et de poursuite, quant aux crimes et aux délits commis par des Français dans ces pays. Mais les dispositions de cet édit se référant à un ordre de pouvoirs qui n'existe plus chez nous depuis notre première révolution, une

point sont : — les traités de 1535, 1569, 1581; — celui de 1604, entre Henri IV et le sultan Amurat (art. 18, pour la juridiction criminelle); — celui du 5 juin 1673, entre Louis XIV et Méhémet IV (art. 16, pour la juridiction criminelle); — celui du 28 mai 1740 (art. 15, pour la juridiction criminelle); — enfin, celui du 25 juin 1802, purement confirmatif des précédents.

loi du 28 mai 1836, tout en n'abrogeant de l'édit que les articles 39 et suivants jusques et compris l'article 81, est venue régler de nouveau cette matière, et la mettre en harmonie avec nos institutions judiciaires actuelles (1).

Le consul (à Constantinople un officier français spécial) est chargé de la police judiciaire à l'occasion des crimes, contraventions ou délits commis par les Français dans l'étendue des Échelles du Levant; c'est-à-dire du droit de recevoir les plaintes, d'informer, de faire l'instruction, de rendre, s'il y a lieu, une ordonnance d'arrestation contre le prévenu, et de le faire mettre en lieu de sûreté, soit à terre, soit dans un navire français de la rade. (Art. 1er et suiv. de la loi.)

Les autorités compétentes pour juger sont :

*En matière de contraventions,* le consul seul (art. 46).

*En matière de délits :* — Pour le premier ressort, le tribunal consulaire, composé du consul et de deux Français par lui choisis parmi les notables résidant dans l'arrondissement du consulat; ou même le consul seul, s'il y a impossibilité de lui adjoindre des notables; — et pour l'appel la Cour royale, aujourd'hui impériale, d'Aix (art. 37 à 55 de la loi).

*En matière de crimes :* — Pour la mise en accusation, la chambre d'accusation de la Cour impériale d'Aix, devant laquelle le consul doit renvoyer et faire transporter le prévenu; — et pour le jugement au fond,

(1) Loi du 28 mai-1er juin 1836, relative à la poursuite et au jugement des contraventions, délits et crimes commis par des Français dans les Échelles du Levant et de Barbarie.

la première chambre et la chambre des appels de police correctionnelle de la Cour impériale d'Aix, réunies ensemble, sans que le nombre des juges puisse y être moindre de douze (art. 43, 50, 64 et 67 de la loi).

Les peines à prononcer sont celles portées par les lois pénales françaises, sauf de légères modifications en matière de police correctionnelle et de simple police (art. 75 de la loi).

Les capitaines des navires marchands français, toutes les fois qu'il y a lieu de faire embarquer pour la France un condamné ou un prévenu, ainsi que des pièces de procédure et de conviction, sont tenus, sous peine d'amende, et même, s'il y a lieu, d'interdiction du commandement, d'obtempérer aux réquisitions du consul. Toutefois ils ne sont pas obligés d'embarquer des prévenus au delà du cinquième de leur équipage; et l'indemnité de passage leur est payée par l'état (art. 80 et 81 de la loi).

Ces dispositions de la loi du 28 mai 1836 viennent, par une autre loi, d'être rendues applicables, sauf quelques modifications, aux contraventions, délits et crimes commis par des Français en Chine et dans les états de l'iman de Mascate. Cette dernière loi, votée par le Corps législatif le 25 juin 1852, et promulguée le 8 juillet suivant, est la conséquence de stipulations contenues dans nos traités récents avec la Chine et avec l'iman de Mascate (1). Elle statue, dans les articles 8 et 14, que les

(1) *Traité entre la France et la Chine*, conclu le 24 septembre 1844; échange des ratifications à Macao, le 25 août 1845; insertion au Bulletin des lois, 22 novembre 1845.

Art. 27. « Si malheureusement il s'élevait quelque rixe ou quelque

attributions conférées par la loi de 1836 à la Cour d'appel et au tribunal de première instance d'Aix

---

querelle entre des Français et des Chinois, comme aussi dans le cas où, durant le cours d'une semblable querelle, un ou plusieurs individus seraient tués ou blessés, soit par des coups de feu, soit autrement, les Chinois seront arrêtés par l'autorité chinoise, qui se chargera de les faire examiner et punir, s'il y a lieu, conformément aux lois du pays. Quant aux Français, ils seront arrêtés à la diligence du consul, et celui-ci prendra toutes les mesures nécessaires pour que les prévenus soient livrés à l'action régulière des lois françaises dans la forme et suivant les dispositions qui seront ultérieurement déterminées par le gouvernement français. Il en sera de même en toute circonstance analogue et non prévue dans la présente convention, le principe étant que, pour la répression des crimes et délits commis par eux dans les cinq ports, les Français seront constamment régis par la loi française. »

Art. 28. « Les Français qui se trouveront dans les cinq ports (*Canton*, *Emoui*, *Fou-Chou*, *Ning-Pó* et *Chang-Haï*) dépendront également, pour toutes les difficultés ou les contestations qui pourraient s'élever entre eux, de la juridiction française. En cas de différends survenus entre Français et étrangers, il est bien stipulé que l'autorité chinoise n'aura à s'en mêler d'aucune manière. Elle n'aura pareillement à exercer aucune action sur les navires marchands français; ceux-ci ne relèveront que de l'autorité française et du capitaine. »

*Traité entre la France et l'iman de Mascate*, conclu le 17 novembre 1844; échange des ratifications le 4 février 1846; insertion au Bulletin des lois, 22 juillet 1846.

Art. 6. « Les autorités relevant de Son Altesse le sultan de Mascate n'interviendront point dans les contestations entre Français ou entre Français et des sujets d'autres nations chrétiennes. Dans les différends entre un sujet de Son Altesse et un Français, la plainte, si elle est portée par le premier, ressortira au consul français, qui prononcera le jugement. Mais si la plainte est portée par un Français contre quelqu'un des sujets de Son Altesse ou de toute autre puissance musulmane, la cause sera jugée par S. A. le sultan de Mascate ou par telle personne qu'il désignera. Dans ce cas, il ne pourra être procédé au jugement qu'en présence du consul de France ou d'une personne désignée par lui pour assister à la procédure. Dans les différends

appartiendront, pour ce qui concerne les faits passés en Chine, à la Cour d'appel et au tribunal de première instance de Pondichéry, et pour les faits passés dans les états de l'iman de Mascate aux autorités judiciaires de l'île de la Réunion et du tribunal de Saint-Denis. Elle dispose en outre (tit. 1er, chap. 1er, art. 1, 2, 3 et 4, et tit. 2, art. 13) que les contestations en matière civile et commerciale qui s'élèveraient, dans l'un ou dans l'autre pays, entre Français, seront jugées par les tribunaux consulaires, conformément à celles des dispositions de l'édit du mois de juin 1778 qui sont encore en vigueur dans les Échelles du Levant et de Barbarie, sauf quelques autres dispositions contenues dans les articles cités ci-dessus.

La même loi (art. 16, tit. 3) confère aux consuls de France en Chine et dans les états de Mascate le droit de haute police dont sont investis les consuls de France dans les Échelles du Levant par les articles 82 et 83 de l'édit de juin 1778.

Ajoutons, pour terminer l'exposé des règles relatives à la juridiction internationale, que l'occupation et même l'administration militaires d'un pays par les troupes d'une puissance, par suite des opérations temporaires de la guerre, ne suffisent pas pour changer la juridiction nationale et substituer à celle du

entre un Français et un sujet de S. A. le sultan de Mascate, la déposition d'un individu convaincu de faux témoignage dans une occasion précédente sera récusée, soit que la cause se trouve appelée devant le consul de France, soit qu'elle soit soumise à S. A. le sultan ou à son représentant. »

territoire temporairement occupé, la juridiction de l'état occupant. Un pareil effet n'est produit que lorsqu'il y a eu incorporation ou occupation définitive. Bien entendu qu'il ne s'agit que des faits et des juridictions de droit commun, dans leur ordre régulier : sans diminuer en rien les droits qui dérivent de la guerre, et les mesures de nécessité et de commandement qu'entraîne l'occupation même temporaire.

La Cour de cassation a eu l'occasion de se prononcer dans ce sens au sujet d'une tentative de crime d'assassinat, commis par un Français contre un Catalan, sur le territoire de la Catalogne, dans l'été de 1811, à l'époque où ce territoire était occupé par les troupes et administré par les autorités françaises (1). Cette dé-

(1) Dans cette affaire, le prévenu, nommé Villasseque, ayant été mis en accusation et traduit devant la Cour d'assises des Pyrénées-Orientales pour l'assassinat en question, et s'étant pourvu en cassation, la Cour a statué en ces termes :

« Attendu...., qu'en règle générale, le droit de poursuivre un crime » n'appartient qu'au magistrat du territoire sur lequel le crime a été » commis ou s'est prolongé ;

» Que les seules exceptions admises à ce principe par le Code » d'instruction criminelle sont renfermées dans les articles 5, 6 et 7, » ci-dessus cités ;

» Que la demande de Villasseque, tendante à ce que le crime porté » dans le premier chef d'accusation ne fût point soumis à des dé- » bats, parce qu'il aurait été commis en pays étranger et sur la per- » sonne d'un étranger, et qu'il ne rentrait dans aucune des excep- » tions desdits articles 5, 6 et 7, a été rejetée par la Cour d'assises, » d'après le seul motif qu'à l'époque de ce crime la Catalogne était » occupée par les troupes françaises et administrée par des autorités » françaises, ce qui suffisait pour qu'elle fût alors réputée partie in- » tégrante du territoire français ;

» Mais que cette occupation et cette administration par des troupes » et des autorités françaises n'avaient pas communiqué aux habitants

cision, rendue pour un cas d'occupation par les armées de terre, s'appliquerait également à celui d'une occupation par les forces de mer.

---

» de la Catalogne le titre de Français, ni à leur territoire la qualité » de territoire français; que cette communication n'aurait pu résulter » que d'un acte de réunion émané de l'autorité publique, lequel n'a » jamais existé; — Casse, etc. »

Arrêt du 22 janvier 1818.

# CHAPITRE QUATORZIÈME.

## DES RÉFUGIÉS ET DES DÉSERTEURS.

### SOMMAIRE.

Conduite à tenir par le commandant d'un navire de guerre ou par un capitaine marchand à l'égard des personnes qui demandent asile ou qui se sont réfugiées à son bord. — Distinction à faire selon les causes pour lesquelles les réfugiés sont poursuivis. — Droit d'expulsion dont jouit le commandant. — Le cas des réfugiés à bord ne doit pas être entièrement assimilé à celui des réfugiés sur le territoire, et les formes de l'extradition proprement dite n'y sont pas toujours applicables. — Devoirs particuliers du commandant à l'égard de ses nationaux.

Droits du gouvernement dans les eaux duquel se trouvent les navires, à l'occasion des réfugiés à bord. — Distinction à faire à ce sujet entre les navires de guerre et les navires de commerce. — Les autorités locales n'ont aucun droit de poursuite, de recherche, ni d'arrestation des réfugiés à bord des navires de guerre. — Elles n'ont d'autre recours que celui de réclamation auprès du commandant ou de négociations diplomatiques. — Ces droits existent pour l'autorité locale sur les navires du commerce. — Le capitaine marchand peut, en outre, selon les circonstances, être personnellement passible de poursuites pénales pour avoir recélé à son bord les réfugiés. — Tous ces droits de l'autorité locale cessent lorsque le navire de commerce est en pleine mer. — Examen de divers cas particuliers à ce sujet.

Règles applicables au cas où des personnes sous le coup de poursuites ou de condamnations pénales ont fui du navire à terre. — Démarches à faire par le commandant à l'occasion des individus de son bord saisis à terre pour des délits qu'ils y ont commis.

Caractères de l'extradition proprement dite. — Règles communes qui la régissent généralement. — Elle est en dehors des attributions ordinaires des commandants.

L'extradition des marins déserteurs des navires de guerre ou de commerce est généralement reconnue obligatoire. — Elle est stipulée dans un grand nombre de traités. — Les autorités du pays où ces déserteurs ont fui sont tenues de les faire arrêter et détenir, pour être remis à leur bord ou à la disposition de leur consul.

Le chapitre qui précède conduit naturellement à l'examen des règles internationales qui doivent être observées lorsque, des navires se trouvant dans les eaux territoriales ou dans le voisinage d'un état étranger, des personnes placées sous le coup de condamnations ou de poursuites pénales de l'un ou de l'autre état, se réfugient soit de la terre à bord des navires, soit des navires à terre.

Lorsque de pareilles personnes se présentent et demandent un refuge à bord, qu'il s'agisse soit de navires de guerre, soit de navires de commerce, le commandant ou le capitaine marchand ont incontestablement le droit de refuser de les recevoir.

Pour le commandant de la marine militaire, le parti à prendre est toujours une question de service public, de justice ou de bons procédés entre états divers, de dignité ou d'humanité nationales : c'est par de telles considérations qu'il doit se guider. — Quant au capitaine marchand, l'affaire peut être aussi pour lui ou pour ses armateurs une affaire d'intérêt pécuniaire, de salaire à gagner, de fret à faire de son navire ; mais quoique ses actes ne soient que des actes privés, les considérations qui précèdent ne doivent pas être perdues de vue même par lui.

Le commandant ou même le capitaine marchand doivent refuser de recevoir ceux qui se présentent ainsi, lorsqu'il s'agit d'individus condamnés ou poursuivis pour des crimes communs qui violent la morale universelle, qui sont crimes dans tous les pays : ceux que les traités publics désignent fréquemment sous le nom de criminels ou de malfaiteurs. Les navires

d'aucun état ne sont faits pour servir d'asile à de tels individus; et c'est un devoir pour les nations de ne mettre à cet égard aucun obstacle au cours de leur justice respective. Plusieurs traités contiennent la prohibition expresse, tant aux commandants des navires de guerre qu'aux capitaines marchands, de recevoir de pareilles personnes (1), et cette prohibition existe indépendamment même des traités.

S'il s'agit de personnes condamnées ou poursuivies pour des infractions légères, ou pour des crimes qui ne sont crimes que dans la localité, peut-être par les erreurs d'une civilisation imparfaite, ou par le fanatisme des idées religieuses, comme celles des musulmans à l'égard de leurs renégats; ou enfin s'il s'agit de réfugiés politiques, dans des troubles, dissensions ou guerres civiles, l'accueil qu'ils sollicitent peut leur être plus facilement accordé. Quoiqu'il n'y ait jamais obligation absolue de les recevoir, l'honneur du pavillon, la générosité, l'humanité nationales du peuple auquel le navire de guerre appartient peuvent en faire un devoir moral au commandant. C'est à lui à apprécier les circonstances, et cette appréciation demande du tact, des sentiments de bienveillance et de générosité unis à ceux de la justice et des procédés que se doivent entre elles les nations.

Dans le cas de réfugiés politiques, au milieu de

(1) Tels sont, par exemple, les traités : — du 30 juin 1742 (art. 34), entre la Suède et les Deux-Siciles; — du 17 janvier 1787 (art. 14 et 15), entre les Deux-Siciles et la Russie; — du 30 juillet 1789 (art. 26 et 30), entre le Danemark et la république de Gênes, traités qui sont rapportés ci-dessous.

dissensions ou de luttes civiles, le commandant doit bien observer, tant que son gouvernement conserve la neutralité, de ne prendre fait et cause pour aucun parti, se contentant de remplir à l'égard de l'un comme à l'égard de l'autre, indistinctement, les actes que peut exiger l'humanité. Il doit aussi éviter scrupuleusement que ces actes se tournent en un secours efficace donné aux uns contre les autres. Ainsi, après avoir, par exemple, embarqué les réfugiés politiques sur un point, il n'ira pas les débarquer, armés ou non armés, sur un autre où ils seraient à même d'aller recommencer avantageusement la lutte, ne s'étant servis du navire étranger que comme moyen de défense contre le danger qu'ils avaient couru.

Si les personnes en question se sont réfugiées à bord du navire à l'insu du commandant, il a le droit incontestable de les en renvoyer, de les faire mettre à terre; car le fait qu'on s'est introduit sans son aveu dans le navire qu'il commande ne peut constituer pour celui qui s'est ainsi introduit un droit d'y être gardé. A plus forte raison en est-il de même si l'introduction a eu lieu contre le gré et sur le refus du commandant. — Dans l'exercice de ce droit d'expulsion, le commandant doit se guider par les mêmes considérations que celles qui précèdent. Le fait de son autorité surprise ou méconnue est bien un reproche à faire aux réfugiés; mais il faut excuser quelque chose dans les personnes qui agissent sous le coup d'un danger imminent, pour sauver leur vie de ce danger. Le commandant examinera donc la question, et prendra son parti sans céder à aucune susceptibi-

lité ou irritation personnelles, par les seules raisons générales de décider.

Enfin, lors même que le commandant a consenti à recevoir les réfugiés, si son consentement n'a été obtenu que parce que la vérité des faits lui a été cachée ou a été altérée, par exemple, si celui qui demandait à être reçu à bord s'est présenté comme condamné ou poursuivi pour crime politique, tandis que c'était pour des crimes communs, le commandant conserve toujours le droit de le renvoyer du moment que la vérité lui devient connue.

Il en est de même si la présence des réfugiés est susceptible de troubler l'ordre ou la tranquillité de son navire, ou s'il y a nécessité quelconque pour le bien du service à bord que cette présence cesse. En un mot, le commandant, sauf l'obligation morale de concilier autant que possible les besoins du service avec la protection d'humanité que les réfugiés peuvent mériter, reste toujours le maître de les faire sortir de son bord.

En effet, le gouvernement de chaque état a toujours le droit de contraindre les étrangers qui se trouvent sur son territoire à en sortir, en les faisant conduire jusqu'aux frontières. Ce droit est fondé sur ce que l'étranger ne faisant pas partie de la nation, sa réception individuelle sur le territoire est de pure faculté, de simple tolérance, et nullement d'obligation. L'exercice de ce droit peut être soumis, sans doute, à certaines formes par les lois intérieures de chaque pays; mais le droit n'en existe pas moins, universellement reconnu et pratiqué. En France, aucune forme spé-

ciale n'est prescrite aujourd'hui en cette matière; l'exercice de ce droit d'expulsion est totalement abandonné au pouvoir exécutif.

Or le commandant, délégué de l'autorité de son pays sur le navire qu'il commande, ne fait qu'user d'un droit pareil relativement à ce navire, lorsqu'il en fait sortir les personnes étrangères qui s'y étaient introduites, ou même qu'il y avait reçues.

Il faut bien se garder de confondre ce droit d'expulsion avec le droit d'extradition. Bien qu'il puisse arriver souvent, en fait, que l'une et l'autre conduisent à un résultat semblable, l'expulsion du territoire diffère essentiellement de l'extradition. Par le premier de ces actes, le gouvernement d'un pays fait sortir simplement de son territoire un étranger qui s'y trouvait, sans s'inquiéter de ce qu'il adviendra de lui une fois qu'il en sera sorti. Par le second, au contraire, ce gouvernement se fait l'auxiliaire de la justice pénale d'un état étranger; il met ses forces au service de cette justice étrangère; il fait arrêter sur son territoire un condamné ou un prévenu, et il le livre, il le remet au pouvoir de l'autorité étrangère. Dans ce dernier acte, il y a véritablement relation directe d'état à état; dans l'autre, il n'y a que relation d'un état à un individu étranger. Le pouvoir dont le commandant est investi sur son bord suffit pour celui-ci; il ne suffit pas, comme nous le dirons bientôt, pour l'extradition proprement dite.

Il faut remarquer aussi la différence notable qui existe, en réalité, entre le territoire d'un état, et le bord d'un navire mouillé dans les eaux d'une puis-

sance étrangère. L'espace resserré d'un navire, la petite population qu'il porte, les moyens limités qu'on y a de pourvoir à tous les besoins de cette population, enfin les exigences si multipliées et si rigoureuses de la discipline et du service, tout cela ne peut se comparer, en ce qui concerne l'introduction d'un étranger, à l'étendue de tout un territoire, avec sa population, ses ressources, ses industries de toute nature et la multiplicité et la liberté de ses relations privées. A cette première considération si l'on joint cette autre, que lorsque le navire de guerre est dans un port ou dans les eaux territoriales d'un état étranger, il est véritablement dans un espace soumis à la propriété ou à la souveraineté de cet état; que si, en considération de son caractère de navire de guerre, il y jouit d'une franchise illimitée, cette franchise ne peut pas être invoquée comme un droit personnel par les étrangers réfugiés à son bord; que s'il est vrai que ces étrangers sont à bord, il est vrai aussi qu'ils sont encore dans le port ou dans les eaux territoriales de l'état dont ils ont encouru la justice répressive : on conclura de toutes ces observations, tout en maintenant l'inviolabilité du navire de guerre, sur lequel les autorités locales n'ont aucune prise, que l'étranger qui y est réfugié n'est pas absolument dans la même situation que s'il était réfugié sur le territoire de l'état auquel appartient ce navire; qu'il ne peut réclamer en sa faveur l'emploi des mêmes règles et des mêmes formes que s'il était sur ce territoire; qu'il faut distinguer ce cas de celui de la véritable expulsion du territoire ou de l'extradition proprement dite. En un

mot, qu'il est de toute nécessité que le commandant ait une certaine latitude d'appréciation, et un pouvoir de se décider et d'ordonner lui-même immédiatement.

Mais ce pouvoir cesse lorsqu'il s'agit de réfugiés qui ont été embarqués par ordre, et dont le commandant a été chargé par les agents diplomatiques ou consulaires, ou par toute autre autorité compétente de son gouvernement. Alors ce n'est plus à lui à recevoir ou à apprécier les réclamations qui lui seraient adressées; il ne peut que renvoyer les réclamations à son gouvernement. Il n'a même plus la faculté d'expulser de lui-même de pareils réfugiés de son bord : sauf les cas d'absolue et impérieuse nécessité, c'est un dépôt dont il répond.

De même lorsque les réfugiés ont été reçus à son bord en pleine mer, ou lorsqu'il les a pris dans un territoire autre que celui de l'état qui en fait la réclamation, ou lorsqu'il est sorti des eaux territoriales de cet état, il ne peut que renvoyer les réclamations de cet état à son gouvernement, sans prendre sur lui-même le pouvoir de les livrer, parce qu'il s'agirait ici d'une véritable extradition. Il conserve néanmoins toujours le droit de faire, de sa propre autorité, sortir ces réfugiés de son bord, s'il le juge nécessaire, en se guidant par les considérations ordinaires en cas pareil.

Il est inutile d'ajouter que toutes les fois qu'il s'agit de ses propres nationaux, le commandant a des devoirs tout autres qu'à l'égard des étrangers. Dans les cas de troubles, de guerres civiles ou internationales

dans un pays, les navires de guerre qui sont sur les lieux ont pour mission spéciale de protéger leurs nationaux et de leur offrir un abri contre les dangers qu'ils peuvent courir à terre. Ce qui n'est qu'un office d'humanité à l'égard des étrangers, est, pour chaque puissance, une obligation à l'égard de ses sujets. Et même lorsque les nationaux réfugiés à bord sont condamnés ou poursuivis par la justice pénale d'un pays étranger, pour des crimes communs, le commandant d'un navire de guerre où ils ont trouvé un refuge, bien qu'à la rigueur son droit de les expulser du navire subsiste, puisque, s'ils ne sont pas étrangers à sa nation, ils le sont du moins à son équipage, le commandant doit cependant, autant que possible, s'abstenir d'exercer ce droit, et réserver à son gouvernement la faculté de statuer sur le sort de ces personnes.

Si, après avoir examiné, au sujet des personnes réfugiées à bord, les droits et les devoirs du commandant du navire, on passe à l'examen des droits et des devoirs du gouvernement territorial dont ces personnes sont transfuges, il faut, dès l'abord, faire une distinction radicale entre les navires de guerre et les navires de commerce.

Les navires de guerre étant francs de toute autorité étrangère dans les eaux territoriales d'un état quelconque aussi bien qu'en pleine mer, les autorités locales ne peuvent ni poursuivre à leur bord les réfugiés, ni faire aucune visite pour les rechercher, ni aucun acte de pouvoir pour les y arrêter.

Elles n'ont que la voie de réclamation. Si le com-

mandant déclare que les personnes réclamées ne sont pas à son bord, cette déclaration doit suffire. Ou si même, reconnaissant qu'elles s'y trouvent, il refuse de les en faire sortir, il ne reste plus à l'autorité locale d'autre recours que celui des négociations diplomatiques et de la demande d'extradition de gouvernement à gouvernement.

A l'égard des navires de commerce, nous savons que lorsqu'ils se trouvent dans les eaux territoriales d'un état étranger, ils ne sont exempts de la police et de la juridiction locales que pour les faits passés à bord qui n'intéressent ni la tranquillité du port ni des personnes étrangères à l'équipage. Pour tous les autres faits, ils restent soumis à cette police et à cette juridiction. D'où il suit que l'autorité locale a le droit de se transporter sur ces navires, d'y faire la poursuite, la recherche et l'arrestation des personnes qui se sont rendues coupables, soit à terre, soit même à bord, de faits passibles de la justice territoriale : sauf l'obligation de bon procédé, qui doit toujours, selon nous, être observée autant que possible, de donner avis préalable de cette visite, soit au consul ou au vice-consul, soit, en rade, au commandant des forces navales militaires dont relève le navire de commerce en question.

Cette différence entre les navires de guerre et les navires de commerce est bien textuellement marquée dans un traité conclu entre le Danemark et la république de Gênes, le 30 juillet 1789, traité où l'on voit, en l'article 3, que le gouvernement ne pourra jamais prétendre à aucun droit de recherche, ni de visite, ni

d'arrestation sur les vaisseaux de guerre, au sujet des personnes qui s'y seraient réfugiées, tandis que ces droits sont spécialement stipulés, en l'article 26, au sujet des réfugiés à bord des navires de commerce (1).

---

(1) Art. 3. « Sa Majesté le roi de Danemark et de Norwége, etc., » et la sérénissime république de Gênes, entendent très-spécialement l'extradition réciproque de malfaiteurs, déserteurs et transfuges qui, ou pour se soustraire à la justice ou pour abandonner » le service d'un des états contractants, auraient passé dans les territoires ou sur les vaisseaux et bâtiments tant de guerre que de » commerce de l'autre puissance; en conséquence de quoi les deux » hautes parties contractantes ont stipulé entre elles que si quelque » malfaiteur ou criminel, quelque esclave et forçat (*buonavoglia*) ou » quelque déserteur des troupes et milices du pays et du port d'une » des puissances contractantes où se trouveraient un ou plusieurs » vaisseaux de guerre de l'autre puissance, se fût réfugié à bord d'un » de ces vaisseaux de guerre, il soit rendu sans difficulté ni délai, » sur la réclamation du gouvernement respectif du port où le vaisseau » se trouve, en faisant passer un office en forme au commandant de » ces vaisseaux. Cependant le gouvernement ne pourra jamais prétendre à aucun droit de recherche ni commettre acte quelconque » de visite sur lesdits vaisseaux de guerre; et, au cas que le transfuge réclamé ne se trouve pas à bord du vaisseau de guerre où on » l'avait soupçonné de s'être retiré, l'assurance du commandant sur » sa parole d'officier et d'homme d'honneur, doit suffire à détromper » le gouvernement du port. »

Art. 26. « Il est aussi expressément stipulé qu'aucun capitaine et » patron d'un bâtiment marchand ne doit recevoir ni recéler à son » bord aucun sujet fugitif de la puissance dans le port de laquelle il » se trouve. Si le cas en arrivait, le capitaine lui-même doit être tenu » à dénoncer, remettre et consigner de bonne foi, au gouvernement, » le criminel, le déserteur ou le sujet vagabond qui se serait réfugié » à son bord; et dans le cas d'un soupçon que le capitaine d'un bâtiment marchand recélât quelque fugitif, et qu'il eût refusé de le » délivrer sur la première sommation qui lui en aurait été faite, le » gouvernement sera autorisé à faire à son bord les recherches qu'il » jugera à propos pour s'en éclaircir, et d'en tirer de force le fugitif,

Le droit du gouvernement territorial à l'occasion des personnes passibles de sa justice pénale et réfugiées dans ses eaux, à bord des navires de commerce, peut aller même plus loin que la recherche et l'arrestation de ces réfugiés. Les circonstances et la législation du pays pourraient être telles que le fait d'avoir recélé ces réfugiés constituât un délit pour lequel le capitaine marchand pourrait être personnellement poursuivi : puisque le capitaine et les gens de l'équi-

» s'il s'y trouvait; bien entendu que le consul ou vice-consul du ca» pitaine marchand aura été prévenu préalablement, de la part du » gouvernement, de la perquisition qu'il est intentionné de faire à » bord du vaisseau, afin qu'il puisse y assister et veiller au bon » ordre; aussi cette recherche s'exécutera-t-elle par des soldats et » non pas par les gens ordinaires de la police ou les sbires.» (Traité perpétuel d'amitié et de commerce couclu entre le Danemark et la république de Gênes le 30 juillet 1789. D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de comm. et de navigat.*, t. 2, part. 2, p. 77 et 96.)

Le même droit de recherche et d'arrestation des réfugiés à bord des navires de commerce se trouve encore expressément stipulé, ainsi qu'il suit, dans un traité entre la Suède et les Deux-Siciles :

Art. 34. « Non si riceveranno a bordo de' bastimenti o vascelli » li sudditi fuggitivi della Potenza ne cui porti si troveranno an» corati, nè quel bastimento potrà in modo alcuno servir loro di » asilo; anzi venendo qualcheduno a ricaverarvisi, ne sarà incon» tanente scacciato; e molto più venendone il padrone richiesto dal » Governo, gli si dovrà il fuggitivo subito e di buona fede restituire » e consegnare, in modo tale che se gli fosse negato, sarebbe lecito di » andarvi a fare la dovuta perquisizione nel bastimento, ed a levar» glielo; dandone preventivamente avviso al console o vice-console » della sua nazione, acciò assista, se gli piace, alla ricerca ed all' » estrazione del fuggitivo, e si avrà pensiere che sotto tal pretesto » non si commetta qualche disordine.» (Traité perpétuel de commerce et de navigation conclu à Paris entre la Suède et les Deux-Siciles le 30 juin 1742. D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de comm. et de navig.*, t. 2, part. 2, p. 305.)

page des navires de commerce sont passibles des lois de police et de sûreté et justiciables des juridictions du lieu où ils sont mouillés, pour les crimes ou délits qu'ils pourraient commettre dans ce lieu contre la tranquillité du pays. D'où il suit que le capitaine marchand, quand il reçoit dans les eaux d'un état étranger des personnes sous le coup de la justice répressive de cet état, expose à la fois son navire à des actes de visite judiciaire, et sa propre personne à des poursuites pénales, suivant les circonstances du fait et les lois du pays. — Rien de tout cela n'a lieu à l'égard des commandants de navires de guerre, qui agissent comme fonctionnaires publics, et qui ne sont comptables de leur conduite qu'envers leur gouvernement. Cette différence se trouve encore bien marquée dans un traité public entre les Deux-Siciles et la Russie, où la seule stipulation à l'égard des officiers commandant des vaisseaux de guerre, est qu'ils doivent livrer sans difficulté les déserteurs, contrebandiers, criminels ou malfaiteurs qui auraient trouvé refuge à leur bord; tandis qu'à l'égard des navires marchands, le traité porte que tous ceux qui contreviendraient à la défense de donner retraite à de pareilles personnes, seront poursuivis selon les lois et les usages établis à ce sujet dans ce pays (1).

(1) Art. 14. « Aucun vaisseau marchand de l'une ou de l'autre na-» tion ne pourra donner retraite dans son bord aux déserteurs de » terre ou de mer, ni aux contrebandiers, criminels ou malfaiteurs; » et, contre tous ceux qui y contreviendront, il sera procédé selon » les usages et lois établis à ce sujet dans chaque pays. »

Art. 15. « Les officiers commandant des vaisseaux de guerre ne

Mais tous les droits que nous venons de reconnaître au gouvernement étranger, pour la poursuite de ses réfugiés à bord des navires de commerce, n'existent qu'autant que ces navires se trouvent dans ses eaux territoriales; car s'ils sont en pleine mer ou dans les eaux d'un autre état, ils sont hors de tout acte d'autorité de sa part. Le gouvernement étranger ne peut plus réclamer ses transfuges qu'en s'adressant au gouvernement dont relève le navire marchand, par une demande d'extradition proprement dite.

Si le navire marchand avait embarqué les réfugiés en question, non pas dans les eaux de l'état qui les poursuit, mais bien en pleine mer ou dans un autre pays, ce gouvernement pourrait-il profiter de ce que le navire de commerce serait venu aborder dans un de ses ports, pour faire à bord de ce navire la recherche et l'arrestation des personnes qui s'y trouveraient réfugiées? — Nous croyons devoir décider en principe que non. Ces personnes étaient hors de son territoire lorsque le navire de commerce les a reçues; elles n'y ont donc pas été reçues au mépris de sa police et de sa juridiction territoriales : nous croyons en conséquence que le gouvernement ne peut s'en emparer de sa propre autorité; qu'il doit respecter sur ce point la nationalité du navire de commerce, et qu'il ne lui reste d'autre ressource que de réclamer ces réfugiés,

» donneront point d'asile non plus sur leur bord à de pareils déser-
» teurs, criminels ou malfaiteurs, et, dans les cas échéants, ils ne
» feront aucune difficulté de les livrer. » (Traité du 17 janvier 1787, entre les Deux-Siciles et la Russie. D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités de comm. et de navig.*, t. 2, part. 2, p. 265.)

par demande d'extradition proprement dite de gouvernement à gouvernement. — Bien entendu que la présence de ces personnes dans ses eaux, à bord du navire où elles sont réfugiées, est inoffensive et sans mauvais dessein; que ces personnes ne sont pas là pour saisir l'occasion favorable de redescendre à terre et de troubler la paix publique du pays; car l'état menacé tirerait alors de ces circonstances tous les pouvoirs que donne le droit de légitime défense.

Mais que décider si les réfugiés ayant été embarqués par le navire de commerce dans un port de l'état qui les poursuit, ce navire a pris la haute mer, et est venu aborder dans un autre port du même état? L'autorité locale peut-elle en faire l'arrestation à bord du navire, ou, par le seul fait que le navire, dans sa traversée, a tenu quelque temps la haute mer, les réfugiés doivent-ils être à l'abri du gouvernement auquel ils se sont soustraits? Ce fait s'est présenté en 1840. Le bâtiment français de commerce *l'Océan,* ayant embarqué à Valence M. Sotelo, ex-ministre d'Espagne, déchu et poursuivi par suite des événements politiques, et de là, après avoir repris la mer, étant venu aborder dans le port d'Alicante, les autorités de cette ville firent une visite à son bord, et y arrêtèrent M. Sotelo (1). Nous croyons que, dans un pareil cas, le droit de visite et d'arrestation sur les navires de commerce existe en principe, pour le gouvernement

(1) Voir, dans la *Gazette des Tribunaux* du 21 octobre 1840, dans le *Constitutionnel* et autres feuilles publiques, les discussions de la presse française au sujet de cette arrestation.

local, même à l'occasion des réfugiés politiques. C'est au navire de commerce qui est parvenu à échapper aux autorités du port dans lequel il a embarqué les réfugiés, à ne plus rentrer dans un port soumis à la juridiction du même gouvernement. Il ne faut pas oublier, d'une part, que les actes des capitaines de navires marchands, relativement aux personnes qu'ils embarquent sur leur navire ou qu'ils en débarquent, sont des actes privés dont l'état auquel appartient le navire de commerce ne prend pas la responsabilité; et, d'autre part, que les navires de commerce, pour tout ce qui ne se renferme pas dans leur intérieur et dans leur équipage, sont soumis aux lois de police et de sûreté du lieu où ils se trouvent; de telle sorte que les faits commis dans ce lieu peuvent être poursuivis et punis par les autorités et selon les lois du pays, dans tout le territoire où s'étend le pouvoir de ces lois et de ces autorités.

Bien entendu que dans tous les cas où le gouvernement local a droit de visite judiciaire et d'arrestation sur les navires de commerce d'un autre état, mouillé dans ses eaux, c'est à la condition expresse qu'il sera procédé à cette visite ou à ces arrestations d'une manière régulière, conforme aux lois locales et aux devoirs internationaux; car si ces actes étaient faits irrégulièrement, avec arbitraire ou violence, ils pourraient, selon les circonstances, constituer un véritable grief international, l'état auquel appartient le navire de commerce devant prendre fait et cause pour protéger sa marine marchande, et pour obtenir répa-

ration des vexations ou illégalités dont elle aurait été l'objet.

Tout ce qui précède est relatif au cas où des personnes se sont réfugiées de la terre à bord des navires. Le cas inverse, c'est-à-dire celui où des personnes se sont réfugiées des navires à terre, offre des principes analogues de réciprocité.

La réclamation de ces réfugiés et leur réintégration à bord des bâtiments d'où ils se sont échappés, tant que ces bâtiments se trouvent dans les eaux territoriales de l'état, ne doivent pas être assimilées non plus à une extradition proprement dite. La situation spéciale et les exigences du service maritime comportent ici, comme dans les cas précédents, des règles plus simples.

Ces personnes peuvent être réclamées et réintégrées par les soins des agents diplomatiques ou consulaires, ou même, à défaut, par les soins des commandants s'il s'agit de navires de guerre. Quant aux navires de commerce, les capitaines doivent s'adresser à leurs consuls ou vice-consuls pour obtenir cette réintégration.

Quelques articles de traités mentionnent formellement, à l'égard de certaines sortes de réfugiés, l'obligation pour le gouvernement local d'en faire la restitution sur la réquisition du commandant, pour les vaisseaux de guerre, et sur celle du consul ou vice-consul, pour les navires de commerce. Nous citerons en exemple les mêmes articles, 3 et 26, du traité

du 30 juillet 1789, dont nous avons déjà parlé (1).

A défaut de stipulation formelle de traités qui imposent textuellement cette obligation au gouvernement local, si ce gouvernement refuse d'accéder à la demande du commandant des navires de guerre ou des consuls ou vice-consuls, pour la réintégration à bord, c'est le cas pour ces officiers ou pour ces agents d'en référer à leur propre gouvernement, pour qu'il en soit fait, s'il y a lieu, une affaire de demande d'extradition proprement dite.

Lorsque des officiers ou quelque homme de l'équipage, ayant commis quelque délit à terre, y ont été

---

(1) Art. 3. « En vertu du même accord et par l'exacte réciprocité » que se proposent et se promettent les deux puissances contrac» tantes, les prisonniers, soldats, marins ou autres individus d'un » vaisseau de guerre d'une des hautes parties contractantes qui au» raient fui à terre et se tiendraient cachés dans les ports et terri» toires respectifs de l'autre puissance, seront rendus et restitués au » vaisseau de guerre, sur la réquisition du commandant, avec la même » promptitude, à quoi le gouvernement emploiera de bonne foi tous » ses moyens. »

Art. 26. « De même aussi, le gouvernement du port où se trouve » un bâtiment marchand d'une des parties contractantes, prêtera » main-forte pour la saisie d'un criminel fugitif, à la première réqui» sition du consul ou vice-consul de la nation, qui aurait commis » quelque délit à bord de ce vaisseau et qui se serait sauvé à terre. » Le gouvernement se prêtera à faire garder dans les prisons ordi» naires et convenables les criminels dont le consul aurait à faire as» surer les personnes, soit pour les traduire aux tribunaux territo» riaux qui doivent connaître du délit, soit en punition de quelque » désordre commis à bord des vaisseaux de sa nation, moyennant la » bonification des frais qui seront à la charge du consul. » (Traité du 30 juillet 1789 entre le Danemark et la république de Gênes, art. 3 et 26. — D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités*, t. 2, part. 2, p. 78 et 97.)

saisis par les autorités locales, rien n'empêche, surtout si le cas mérite indulgence, si les prévenus sont dignes de faveur, que le commandant des navires de guerre ou les agents diplomatiques ou consulaires fassent, auprès du gouvernement local, toutes les démarches ou instances possibles pour obtenir la remise de ces prévenus. Mais il faut remarquer que, dans ce cas, il n'existe pour ce gouvernement aucune sorte d'obligation d'accorder la remise qu'on sollicite de lui. Le délit ayant été commis et les inculpés arrêtés sur son territoire, son droit de juridiction est absolu et incontestable. Si donc il veut bien accéder aux demandes qui lui sont adressées, ce ne sera de sa part qu'acte de bienveillance et de courtoisie. S'il refuse, il ne restera plus au commandant et aux agents diplomatiques ou consulaires qu'à veiller à ce que leurs nationaux soient traités avec humanité et jugés impartialement, avec toute garantie de bonne justice; ou même à solliciter, après leur condamnation, leur grâce totale ou partielle, s'ils sont dignes de cette faveur. — Nous avons vu l'exemple d'un fait pareil en juillet 1842, pendant le séjour devant Naples de l'escadre commandée par le vice-amiral Hugon. Deux de nos élèves s'étant battus en duel dans une chambre d'un hôtel de la ville, et l'un d'eux ayant été tué, son adversaire et les deux témoins du combat y furent saisis par l'autorité judiciaire, et mis en prévention selon les lois du pays qui punissent le duel. Le commandant de notre escadre et notre ambassadeur firent les démarches les plus actives pour obtenir la remise de ces jeunes gens. Après avoir appareillé, nous croisâmes

même pendant plusieurs jours en vue de Naples pour attendre cette remise. Mais le gouvernement napolitain se maintint avec insistance dans l'exercice de son droit de juridiction, et ce ne fut que par voie de grâce royale de Sa Majesté Ferdinand II que ces trois élèves furent élargis après le départ de l'escadre et échappèrent à la peine qu'ils avaient encourue.

Nous aurons peu de chose à dire de l'extradition proprement dite, qui, malgré les analogies qu'elle présente avec les cas précédents, en diffère néanmoins, et, devant être traitée de gouvernement à gouvernement, sort des attributions ordinaires des commandants de navires.

Laissant de côté les opinions opposées des publicistes théoriciens qui soutiennent, les uns que l'extradition est obligatoire pour les nations, même indépendamment de toute convention spéciale, les autres, tels que M. Pinheiro-Ferreira, qu'elle ne devrait jamais être accordée (1) : nous nous en tiendrons à l'opinion commune, universellement suivie dans la pratique et adoptée par le plus grand nombre des écrivains, savoir, qu'il faut une clause spéciale de traité public ou toute autre cause équivalente d'obligation en droit des gens, pour qu'un état soit formellement tenu d'accorder l'extradition que lui demande un autre état; sinon, l'extradition reste toujours soumise à l'appréciation et aux convenances de l'état à qui elle est demandée (2).

(1) Pinheiro-Ferreira, *Cours de Droit public*, t. 2, p. 32, 33 et 179.
(2) Wheaton, *Elem. of intern. law*, t. 1, part. 2, ch. 2, § 11,

Il existe entre les nations un grand nombre de traités où l'extradition des personnes condamnées ou poursuivies pour certains crimes désignés, est réciproquement stipulée.

Certaines règles communes sont assez généralement suivies par les gouvernements en matière d'extradition, et surtout par les gouvernements constitutionnels. Les principales de ces règles observées en France, quoiqu'elles ne soient prescrites par aucune loi, sont : que l'état ne doit jamais accorder l'extradition de ses propres nationaux (1); ni celle des personnes condam-

---

p. 160. — Fœlix, *Traité de Droit international privé*, p. 579 et suiv. — Faustin Hélie, dans la *Revue de Législation*, février 1843. p. 220 et suiv., article où les principes fondamentaux des règles sur l'extradition se trouvent habilement et judicieusement démontrés.

M. Wheaton, dans le passage que nous venons d'indiquer, s'exprime à ce sujet en ces termes :

« No sovereign state is bound, unless by special compact, to de» liver up persons, whether its own subjects or foreigners, charged » with or convicted of crimes committed in another country, upon » the demand of a foreign state or its officers of justice. The extra» dition of persons charged with or convicted of criminal offences » affecting the general peace and security of society is, however, » voluntarily practised by certain states as a matter of general con» venience and comity. » — Le même publiciste, dans sa dernière édition française du même ouvrage, cite, parmi les auteurs professant cette opinion : Puffendorf, Voet, Martens, Klüber, Leyser, Kluit, Saalfed, Schmalz, Mittermayer et Heffter; et il fait remarquer que, même entre des états formant un système confédéré, tels que ceux de la Confédération germanique et ceux de l'Union de l'Amérique du Nord, l'obligation d'accorder l'extradition est limitée aux conditions stipulées dans les pactes fédéraux. (*Élém. du droit internat.*, t. 1, p. 139.)

(1) Divers codes ou statuts étrangers défendent textuellement l'ex-

nées ou poursuivies pour crimes politiques ou purement locaux, ni pour des délits légers; mais seulement celle des réfugiés qui sont sous le coup de condamnations ou de poursuites pour crimes graves et de droit commun.

Ces principes sont énoncés dans une circulaire du garde des sceaux, ministre de la justice, en date du 5 avril 1841; et plusieurs se trouvent expressément sanctionnés par les clauses de quelques traités publics (1).

C'est le gouvernement seul qui a qualité soit pour former les demandes d'extradition, soit pour statuer sur celles qui lui sont adressées par les états étrangers. L'extradition est accordée, quand il y a lieu, par décret du chef de l'état, sur le rapport du garde des sceaux et sur l'avis du ministre des affaires étrangères.

---

tradition des propres nationaux. Tels sont notamment : le Code pénal de Bavière (2e part., art. 30), celui du grand-duché d'Oldembourg (art. 501), celui du Wurtemberg (art. 6), la constitution du duché de Brunswick (art. 206), et celle du grand-duché de Bade (§§ 13 et 15). Un décret impérial du 23 octobre 1811 permettait chez nous, implicitement, l'extradition d'un Français, en la soumettant seulement à certaines formes spéciales; mais ce décret, depuis 1830, n'est plus suivi; et le principe contraire a été annoncé par le gouvernement, notamment dans une circulaire du ministre de la justice, dont nous allons parler immédiatement, et qui est spéciale au sujet de l'extradition.

(1) Dans les conventions d'extradition qui, principalement depuis 1830 jusqu'à aujourd'hui, ont été conclues par la France avec les puissances européennes ou extra européennes, les délits politiques quelconques sont généralement exceptés. — On peut voir ces conventions au Bulletin des lois.

Il est une sorte d'extradition qui demande des formes beaucoup plus simples que celle des criminels ou malfaiteurs ordinaires ou autres réfugiés : nous voulons parler de celle des militaires déserteurs.

Il a fallu ici, pour l'avantage respectif des états et les besoins même du service maritime ou militaire, attribuer aux commandants des navires de guerre et aux agents diplomatiques ou consulaires le droit de réclamer et d'obtenir immédiatement la remise de pareils fugitifs.

Un grand nombre de traités, conclus entre les états limitrophes, traités pour lesquels nous nous contenterons de renvoyer aux recueils cités au chapitre 5 et aux nouvelles publications diplomatiques, ont stipulé, à diverses époques, l'extradition réciproque des déserteurs des armées de terre.

Quant aux marins déserteurs, soit des navires de guerre, soit des navires de commerce, l'usage universellement reçu est que sur les renseignements fournis par les consuls de leur nation, ou, à défaut d'agents consulaires, par les commandants ou capitaines de ces navires, aux autorités du pays dans lequel la désertion a eu lieu, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, soient données par ces autorités. Ces déserteurs doivent même, à la réquisition et aux frais de leurs consuls, être détenus et gardés dans les prisons du pays pendant un certain temps, si leur réintégration à bord de leur bâtiment ou à bord d'un autre de leur nation, n'a pu être immédiatement effectuée.

M. Pinheiro-Ferreira, dans son cours de droit pu-

blic, blâme cette coutume générale, et trouve : « Qu'une » pareille conduite est incompatible avec les principes » d'un système constitutionnel, ou pour mieux dire, » avec le système de tout pays où l'homme ne sera » soumis qu'à l'empire de la loi (1). »

Mais si l'on considère, d'une part, la nécessité de faire rentrer immédiatement à bord des navires les hommes qui en composent l'équipage, qui y sont indispensables pour le service, et dont la désertion pourrait même mettre le navire hors d'état de naviguer; d'autre part, l'impossibilité de recourir au gouvernement, souvent fort éloigné; enfin la propension à la désertion que l'amour du changement inspire, surtout en temps de paix, au matelot de toutes les nations, on concevra que l'observation des formes ordinaires et des lenteurs inévitables dans ces formes, ait dû faire place à des mesures plus directes et plus expéditives. Tout service serait impossible s'il en était autrement. Nous ne voyons pas, du reste, ce qu'a à faire ici le système constitutionnel, puisque le déserteur fait partie de l'armée navale ou de la marine marchande, et qu'il ne sera jugé, s'il y a lieu, pour

(1) « L'usage le plus ordinaire, dit cet écrivain en parlant du déserteur de l'armée ou de la marine, ou de celui qui, étant arrivé dans un port comme matelot d'un navire de commerce, aurait abandonné ce navire, l'usage le plus ordinaire est que, sur la simple réclamation des autorités de son pays, dans le premier cas, ou sur celle de son capitaine, dans le second, le pouvoir exécutif, sans autre forme de procès, en fasse l'extradition. — Une pareille conduite est incompatible, etc. » (PINHEIRO-FERREIRA, *Cours de droit public interne et externe*, art. 3, § 12, p. 28 et 29.)

son délit de désertion, que par les juridictions et selon les lois de son pays.

La plupart des traités généraux de commerce et de navigation et toutes les conventions concernant les priviléges et immunités consulaires, sanctionnent par une clause formelle la règle passée en coutume au sujet des marins déserteurs (1);

(1) Traité du 17 janvier 1787 entre les Deux-Siciles et la Russie. (D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités*, t. 2, part. 2, p. 265.)

Art. 13. « Si un matelot déserte du vaisseau, il sera livré à la ré» quisition du capitaine, et en cas de rébellion, le gouvernement re» quis par le consul ou vice-consul, et, au défaut de ceux-ci, par le » capitaine du vaisseau, donnera main-forte pour ranger les révoltés » à leur devoir en lui prêtant tous les secours dont il pourra avoir » besoin pour continuer son voyage sans risque et sans retard.»

(Traité du 30 juillet 1789, entre le Danemark et la république de Gênes. (D'Hauterive et de Cussy, *Recueil de traités*, t. 2, part. 2, p. 97.)

Art. 26. « Les deux parties contractantes ne souffriront pas non » plus qu'on débauche, séduise ou enrôle personne des équipages » des vaisseaux d'une d'elles qui se trouvent dans les ports de la do» mination de l'autre; en pareil cas, les magistrats et officiers aux» quels recourra le consul ou le capitaine lui-même, ou son recom» mandataire donneront prompte et efficace assistance pour retrouver » et remettre à bord le marinier qui s'y serait soustrait.

» Les soldats déserteurs ayant été nommément compris parmi les » fugitifs qui doivent être rendus dans les territoires par les vaisseaux » de guerre et les bâtiments marchands où ils se seraient réfuglés, il » a été expressément stipulé aussi que les armes, vêtements et effets » qu'ils auraient apportés seront rendus avec leurs personnes. De » même, si un voleur, en se sauvant, avait porté dans la retraite » d'où il sera délivré quelque partie des effets volés, ils seront fidè» lement rendus et restitués. »

Parmi les traités plus récents, pour ne citer que quelques-uns de ceux où figure la France comme partie contractante, nous indiquerons les suivants qu'elle a conclus : avec la Bolivie, le 9 décembre

et nos ordonnances de 1833, sur les fonctions des consuls dans leur rapport soit avec la marine militaire, soit avec la marine marchande, consacrent des dispositions spéciales (1) à tracer à ces fonctionnaires

1834; — le Texas, 25 septembre 1839; — les Pays-Bas, 25 juillet 1840; — le Danemark, 9 février 1842; — Venezuela, 25 mars 1843; — la Nouvelle-Grenade, 28 octobre 1844; — la Russie, 16 septembre 1846; — Guatemala, le 8 mars 1848; — la république Dominicaine, le 8 mai 1852; — et la convention consulaire avec la Sardaigne, du 4 février 1852, dont l'article 9 est ainsi conçu : « Les consuls généraux, consuls et vice-consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, les matelots et toutes les autres personnes faisant régulièrement partie des équipages des bâtiments de leur nation respective à un autre titre que celui de passagers, qui auraient déserté desdits bâtiments. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou si le navire était parti, par copie desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si, pourtant, cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause. Néanmoins, si le déserteur avait commis en outre quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier délit et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution. — Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article. » (*Bulletin des Lois*, 1er semestre 1852.)

(1) Art. 15. « Si des hommes désertent des bâtiments de guerre, » le consul, sur la dénonciation qui lui en sera faite dans les formes

la conduite qu'ils doivent tenir pour la réclamation et la réintégration de ces déserteurs appartenant aux navires de guerre ou aux navires de commerce.

---

» prescrites par les lois et règlements, interviendra auprès de l'autorité locale pour qu'ils puissent être poursuivis et arrêtés.

» En cas d'arrestation, la prime sera immédiatement payée aux » capteurs, s'ils la réclament, par les soins du consul.

» Le déserteur sera reconduit à son bord si le bâtiment auquel il » appartient n'a pas repris la mer. Si ce bâtiment est parti et qu'il y » ait sur rade d'autres bâtiments de guerre, le déserteur sera mis à » la disposition de l'officier commandant en chef. A défaut de bâtiments de guerre, le consul renverra le déserteur en France sur un » navire de commerce, avec ordre écrit au capitaine de le remettre » en arrivant à la disposition de l'administration de la marine, et il » en rendra compte au ministre. » (Ordonnance du 7 novembre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine militaire.— (*Ann. marit.* de 1833, p. 522.)

Art. 25. « Lorsqu'un homme de l'équipage désertera, le capitaine » devra remettre au consul une dénonciation indiquant les nom, prénoms et signalement du déserteur. Cette dénonciation sera certifiée par trois des principaux de l'équipage. »

Art. 26. « Sur le vu de cette dénonciation, le consul réclamera auprès des autorités locales l'arrestation et la remise des déserteurs, » et s'ils ne lui sont pas remis avant le départ du navire, il donnera » au capitaine tous les certificats nécessaires et signalera les coupables à l'administration de la marine du port de l'armement.

» Dans le cas où le consul éprouverait des refus ou des difficultés » de la part des autorités locales, il ferait les représentations ou protestations convenables, et il en rendrait compte à nos ministres des » affaires étrangères et de la marine. » (Ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine commerciale.— *Ann. marit.* de 1833, p. 502 et 503.)

# CHAPITRE QUINZIÈME.*

## CÉRÉMONIAL MARITIME.

### SOMMAIRE.

Importance et idées particulières attachées autrefois par les états de l'Europe au cérémonial maritime international et principalement au salut des navires. — Diverses manières de faire ce salut.

Prétentions de la Grande-Bretagne au sujet du salut dans les mers qu'elle appelait Britanniques. — Refus de l'Espagne de se soumettre à ces prétentions. — La France ne les a jamais reconnues et voulait en tout une parfaite égalité avec l'Angleterre. — Correspondance à ce sujet entre Louis XIV et son ambassadeur à Londres, le comte d'Estrades.

Tempérament adopté par Louis XIV et Charles II pour éviter la décision de la question de préséance. — Ce tempérament n'empêcha pas certains actes d'hostilité en pleine paix. — Combat de 1688 entre Tourville et le vice-amiral espagnol Papachin à l'occasion du refus de salut. — Dispositions de l'ordonnance de Louis XIV, de 1689, concernant les saluts. — Ces dispositions n'étaient à l'encontre de l'Angleterre qu'une juste rétorsion.

Exigences de l'Angleterre envers la Hollande.— Ces exigences font décider la guerre entre ces deux puissances.— La Hollande est forcée d'y accéder.

Prétentions de la France à l'égard de la Hollande.— Réclamations de cette puissance. — La France les prend en considération.

Modifications apportées dans le cours du XVIIIe siècle par les progrès de la raison publique aux pratiques internationales du cérémonial maritime.— Ces pratiques sont réglées aujourd'hui sur le pied d'une parfaite égalité entre tous les États souverains.

Salut des navires marchands aux navires de guerre. — Salut des navires de guerre entre eux. — Salut des navires de guerre aux forteresses et aux places maritimes.— Salut en pleine mer ou dans le territoire maritime d'une tierce puissance. — Salut royal.

Règles de conduite pour les commandants des navires de guerre arrivant en pays étranger, au sujet des visites à faire aux autorités locales et au sujet de la célébration de fêtes nationales. — Dispositions des ordonnances françaises à cet égard. — Observations sur les pavois.

Comment doit être envisagé aujourd'hui le cérémonial maritime international.

Les prétentions à la souveraineté ou à l'empire des mers se sont manifestées autrefois dans les exigences du cérémonial maritime international. On attachait une grande importance à certaines pratiques de ce cérémonial ; on les considérait, non comme une affaire de simple politesse et de déférence, mais comme une marque d'infériorité et d'abaissement de la part de ceux qui s'y soumettaient. Aussi les puissances les plus fortes sur mer prétendaient-elles régler les formes de ces pratiques par des ordonnances. Elles exigeaient envers leurs vaisseaux, de la part des vaisseaux étrangers, des actes de soumission et de respect qui compromettaient la dignité des nations. Pour obliger à l'accomplissement de ces actes, quelquefois humiliants, la force était souvent nécessaire, et même en pleine paix, on ne reculait pas devant son emploi.

C'est surtout dans le cours du dix-septième siècle que la question du cérémonial sur mer a donné matière à des négociations, à des débats, et souvent à des hostilités entre les états de l'Europe.

Le point le plus litigieux était celui du salut des navires de guerre entre eux. Ce salut consistait principalement, alors comme aujourd'hui, dans l'action de tirer un certain nombre de coups de canon. Amener ou ferler le pavillon, amener les voiles hautes, prendre le dessous du vent, constituait un salut à part, qui dénotait la plus grande soumission. Cette deuxième sorte de salut, que le plus fort imposait au plus faible, et qui n'admettait pas de réciprocité, se faisait quelquefois en même temps que celui du canon.

Déjà sous le règne de Jacques I[er], l'Angleterre,

pour constater la souveraineté qu'elle s'attribuait sur les mers dites *Britanniques*, prétendait forcer tous les bâtiments étrangers à saluer, dans ces mers, ses navires de guerre en amenant leurs voiles hautes et leur pavillon, sans que ce salut leur fût rendu.

Les puissances assez fortes par leur marine pour lutter avec l'Angleterre ne voulaient pas que leur pavillon fût baissé, et leurs navires ne se prêtaient à cette marque de soumission que lorsqu'ils étaient rencontrés et contraints par des forces anglaises supérieures.

L'Espagne la refusait, conformément à l'ordonnance suivante de Philippe II : « Nos subjets passant devant » quelque navire de guerre en mer, ou devant quel- » que chasteau de nos alliez, pourront saluer avec les » voiles ou pavillons ausquels sont représentées les » livrées de la nation ou les armoiries de la ville; mais » nous leur inhibons très estroitement d'abattre le » principal pavillon chargé de nos armes royales; et » si on veut les contraindre, se pourront excuser, et » finalement à toute extrémité se doivent défendre et » se perdre plutost (1). »

La France ne reconnut jamais ces prétentions exagérées de l'Angleterre. Il fut arrêté, en 1634, entre les rois Louis XIII et Charles Ier, que lorsque les vaisseaux français seraient rencontrés par les Anglais plus près des côtes de France que de celles d'Angleterre, les vaisseaux anglais salueraient les premiers, et qu'ils seraient salués d'abord dans le cas contraire.

(1) Cleirac, *Us et coutumes de la mer*, p. 513.

Un ordre de Louis XIV au chevalier Paul, en date du 3 mars 1650, lui commande de se conduire avec les Anglais, quant aux saluts, de façon à ne pas souffrir qu'ils emportent aucun avantage sur lui, mais de conserver les prérogatives qui sont dues aux vaisseaux du roi.

On ne cite qu'une seule circonstance où un navire français ait baissé son pavillon au commandement d'un Anglais. Ce fut dans la première année du règne du roi Jacques, qui succéda à la reine Élisabeth. M. de Sully se rendait en Angleterre, en qualité d'ambassadeur, sur un vaisseau anglais. M. de Vic, gouverneur de Calais, étant allé parler à l'ambassadeur, le bâtiment qui le portait fut forcé par le capitaine anglais de saluer en amenant le pavillon. Un mémoire de 1666, écrit à ce sujet, s'exprime ainsi : « M. de » Vic se trouva bien empesché dans cette conjonc- » ture, car il n'osait combattre l'Anglais, de peur de » faire périr avec lui l'ambassadeur du roy son mais- » tre, et l'un de ses premiers ministres. De plus, c'est » que M. de Sully lui commanda de baisser le pavil- » lon, en quoy il fut blasmé de tout le monde; car il » devait plustost se perdre et tout hazarder que de » faire cette injure au pavillon, qui n'avait jamais esté » baissé pour personne jusqu'alors, et depuis ne l'a » jamais esté. M. de Sully tasche d'excuser cette faute » dans ses Mémoires, t. III, p. 335 et 347; mais » comme l'action est rapportée dans M. de Thou, » liv. 29; Matthieu, liv. 6, la Chronologie septenaire, » et par M. de Beaumont, pour lors ambassadeur en » Angleterre, t. 2 de son Ambassade, on voit qu'elle » n'est pas excusable. »

Dans l'année 1662, il y eut une correspondance très-suivie entre Louis XIV lui-même et son ambassadeur à Londres, M. le comte d'Estrades. Le roi Charles II avait donné ordre à ses amiraux de faire baisser pavillon à toutes les flottes qu'ils rencontreraient, sans excepter celles de France.

Le comte d'Estrades, dans une lettre écrite à Louis XIV, le 20 janvier 1662, disait : « Je fus voir » le roy, qui me reçut fort civilement; et comme » l'heure de son conseil étoit venue, je pris congé de » lui sous prétexte d'aller voir M. le duc d'York; et » lors, en sortant, il me rappela, et me dit qu'il avoit » oublié de me dire que Madame lui avoit écrit sur » le fait du pavillon, craignant que cela ne causât » quelque desmeslé entre Votre Majesté et lui; qu'il » ne croyoit pas qu'elle voulût lui contester un droit » establi, et à quoy Henry IV avoit consenti lorsque » la reine Élizabeth lui presta sa flotte; qu'il en estoit » en possession, et que cela lui seroit bien rude de » voir que Votre Majesté, de l'amitié de laquelle il » faisoit un fondement assuré, lui voulût retrancher » la plus belle marque qu'il avoit de la royauté; et » qu'il n'y avoit rien au monde qu'il ne fît et qu'il » ne hazardât pour le conserver, se trouvant engagé » par honneur de le maintenir dans toutes les mers. » Je lui répondis assez froidement que je n'avois eu » nul ordre de Votre Majesté de luy parler de cette » affaire; que je n'avois sceu que par M. d'Aubigny » que Madame luy eût écrit; que tout ce que je pou- » vois luy dire de moy-même, c'étoit que Votre Ma- » jesté avoit les mêmes prétentions; et que, assuré-

» ment, son droit estoit le plus ancien; que ce qu'il » m'alléguoit de Henry IV n'étoit pas un exemple » qui pût établir un droit ni une possession; que ce » prince ayant la révolte dans son royaume, ses places » maritimes occupées par la ligue, et n'ayant en tout » que dix vaisseaux à son service, fut obligé d'avoir » recours à la reine Élizabeth, et à luy emprunter sa » flotte, laquelle exigea de luy des conditions que la » nécessité de ses affaires l'obligea d'accepter (1). »

Dans une lettre du 25 janvier de la même année, Louis XIV répondait au comte d'Estrades : « Ce que » j'ay remarqué dans toute la teneur de vostre dé- » pesche, c'est que le roy mon frère, ny ceux dont » il prend conseil ne me connoissent pas encore bien, » quand ils prennent avec moi des voies de hauteur » et d'une certaine fermeté qui sent la menace. Je ne » connois puissance sous le ciel qui soit capable de » me faire avancer un pas par un chemin de cette » sorte. Le roy d'Angleterre et son chancelier peuvent » bien voir à peu près quelles sont mes forces, mais » ils ne voyent pas mon cœur; moy qui sens et con- » nois fort bien l'un et l'autre, je désire que, pour » toute réponse à une déclaration si hautaine, ils sa- » chent par vostre bouche, au retour de ce courrier, » que je ne demande ni ne cherche d'accommodement » en l'affaire du pavillon, parce que je sçauray bien » soutenir mon droit, quoy qu'il en puisse arri- » ver (2). »

---

(1) Lettres et négociations du comte d'Estrades.
(2) *Ibidem*.

Le comte d'Estrades eut encore à ce sujet plusieurs entretiens avec le roi d'Angleterre, à la suite desquels ce dernier se relâcha de ses prétentions et donna l'ordre à ses amiraux d'éviter avec soin les flottes de France, ajoutant qu'en cas de rencontre inévitable les pavillons se salueraient en même temps ou ne se salueraient pas du tout; et que pareillement les vaisseaux de guerre français ou anglais qui se trouveraient avoir le dessus du vent le pourraient tenir comme il leur plairait, sans être requis ou obligés de se laisser aller au-dessous (1).

Ce tempérament, qui laissait indécise la question de la préséance réclamée par chacune des deux couronnes, fut adopté le plus souvent par la suite. Il était prescrit des deux côtés dans les instructions particulières données aux officiers, et notamment en France dans le règlement sur les saluts (2), du 9 mai 1665, art. 4. Mais, malgré le désir mutuel d'éviter les rencontres, il arrivait quelquefois qu'elles avaient lieu forcément. Dans ces rencontres fortuites, si les forces étaient égales de part et d'autre, on passait sans se rien demander, surtout à grade égal des officiers commandants. Dans le cas contraire, le plus fort voulait souvent obliger le plus faible à baisser son pavillon et à saluer le premier du canon. Il en résultait, en pleine paix, des actes d'hostilité dont il existe plusieurs exemples (3).

(1) Lettres et négociations du comte d'Estrades.
(2) Voir ce règlement à l'Appendice, annexe I.
(3) Voir à l'Appendice.

La France et l'Angleterre n'étaient pas les seules entre lesquelles advinssent, au sujet des saluts, des démêlés se terminant souvent à coups de canon. En 1688 eut lieu, près d'Alicante, un rude combat entre Tourville et le vice-amiral espagnol Papachin, par ce seul motif que ce dernier avait refusé le salut (1).

Après la déchéance de Jacques II, Louis XIV ne garda plus aucun ménagement à l'égard de l'Angleterre, et il n'excepta pas cette puissance des dispositions de l'ordonnance qu'il rendit, le 15 avril 1689, pour les armées navales et arsenaux de la marine.

Cette ordonnance disait, livre III, titre I^er^, article 5 : « Lorsque les vaisseaux de Sa Majesté portant » pavillon rencontreront ceux des autres rois, portant » des pavillons égaux aux leurs, ils se feront saluer » les premiers, en quelques mers et côtes que se fasse » la rencontre. »

Et, article 6 : « Comme aussi, dans les rencontres » de vaisseau à vaisseau, ceux de Sa Majesté se fe- » ront saluer les premiers par les autres, et les y con- » traindront par la force s'ils en faisaient difficulté. »

Lorsque Guillaume III, dans son manifeste du 27 mai 1689, déclarant la guerre à Louis XIV, mettait au nombre des griefs qu'il lui reprochait, celui d'avoir violé le droit de souveraineté de la couronne d'Angleterre sur les mers britanniques, il faisait allusion à ces articles.

Cette ordonnance française de 1689 n'était, au-

(1) Voir à l'Appendice les rapports officiels de Tourville et de Papachin.

reste, qu'une juste rétorsion des instructions données deux ans auparavant par le roi d'Angleterre aux commandants de ses vaisseaux de guerre, lesquelles disaient, article 31 : « Lorsque vous rencontrerez quel- » que vaisseau sur les mers du roi (et pour mieux » vous conduire en cela, vous devez savoir qu'elles » s'étendent jusqu'au cap Finistère), appartenant à un » prince ou état étranger, vous devez attendre de lui » qu'en passant auprès de vous il amène son hunier » et serre son pavillon, pour marquer qu'il reconnaît » la souveraineté du roi en ces mers-là; et si quelqu'un » refuse de le faire ou vous résiste, vous devez faire » vos derniers efforts pour l'y obliger, et ne pas souf- » frir qu'on déshonore, en quelque façon que ce soit, » Sa Majesté (1). »

Contrainte de plier devant la force et la dignité françaises, l'Angleterre se montra surtout intraitable dans ses exigences à l'égard de la république des États-Généraux de Hollande.

Cette république, reconnue officiellement comme indépendante et souveraine depuis 1609, avait marché rapidement dans la voie du progrès. Adonnée essentiellement au trafic maritime, elle avait d'excellents matelots, de nombreux navires de commerce, une marine militaire respectable, à la tête de laquelle brillaient des amiraux illustres. L'Angleterre ne voyait pas sans inquiétude ni sans jalousie l'accroissement de cette puissance maritime, dont la prospérité commerciale alarmait le commerce anglais. Pour détruire

(1) Instructions du roi d'Angleterre à lord Grafton. (*Arch. de la marine.*)

une concurrence redoutable, le long parlement décréta le fameux acte de la navigation anglaise. Plusieurs articles de cet acte étaient principalement dirigés contre les Hollandais, dont le commerce consistait en grande partie à transporter des marchandises étrangères d'un pays à l'autre. Les États-Généraux envoyèrent à Londres des ambasseurs pour présenter des observations. Ils avaient en outre à faire valoir de bien justes sujets de plaintes. Sous le prétexte de quelques navires marchands confisqués en Hollande, le parlement avait en effet délivré des lettres de représailles, et les armateurs anglais avaient fait de nombreuses prises sur le commerce hollandais. Le nombre des navires capturés s'élevait à près de deux cents, et la perte en argent était estimée à plusieurs millions (1). Les ambassadeurs des États avaient pour mission de réclamer contre ces actes d'hostilité; mais le parlement anglais répondit par des réclamations opposées, exhuma d'anciens griefs contre la Hollande, notamment celui de la correspondance suivie par cette république avec le roi Charles pendant la révolution, et se refusant à donner satisfaction, demanda, entre autres choses, que le pavillon hollandais s'abaissât devant celui d'Angleterre dans les rencontres des vaisseaux des

(1) « Mais ce qui parut d'une dureté sans exemple de la part des Anglais et qui était très-sensible aux États, c'est que ceux-là prétendaient qu'il leur fût permis, au milieu même de la paix, de visiter non-seulement les navires marchands des États, mais même leurs vaisseaux de guerre, sous prétexte qu'ils portaient des marchandises de contrebande à leurs ennemis. Outre cela, ils avaient défendu le commerce de la partie des îles Antilles dont ils sont les maîtres. » *Vie de Corneille Tromp.*

deux républiques, et reconnût ainsi la suprématie britannique sur les mers.

Une telle situation politique présageait une rupture complète. Les États-Généraux armèrent pour s'y préparer, et confièrent le commandement de leur flotte au lieutenant-amiral Martin Tromp (1). Ce dernier ayant mis à la voile avec mission de croiser pour la protection du commerce, rencontra non loin de Douvres, au mois de mai 1652, l'armée anglaise, commandée par Blake. A l'occasion du salut du pavillon que demanda cet amiral au vaisseau de Tromp, un combat sérieux s'engagea auquel prirent part les deux armées entières. On se battit pendant quatre heures et jusqu'à la nuit (2). Deux bâtiments hollandais y furent

(1) « Avant que de partir, Tromp pria les États de lui vouloir marquer la conduite qu'il devait tenir envers les Anglais touchant le pavillon, dont ils avaient été de tout temps extrêmement jaloux. Les États lui demandèrent comment il s'était comporté du temps du roi Charles. Tromp répondit que les vaisseaux des deux nations venant à se rencontrer vers le Pas-de-Calais ou près des côtes d'Angleterre, surtout si les Anglais étaient les plus forts, les Hollandais avaient accoutumé de le saluer de quelques volées de canon en baissant le pavillon : sur quoi les États remirent le tout à sa conduite et à sa prudence. » *Vie de Corneille Tromp.*

(2) « Who was the aggressor in the action which ensued between these two admirals, both of them men of such prompt and fiery dispositions, it is not easy to determine; since each of them sent to his own State a relation totally opposite in all its circumstances to that of the other, and yet supported by the testimony of every captain in his fleet.

» Blake pretended that having given a signal to the Dutch admiral to strike, Tromp, instead of complying, fired a broadside at him. — Tromp asserted that he was preparing to strike, and that the English admiral, nevertheless, began the hostilities. » DAVID HUME, *History of England.*

pris, dont l'un, abandonné le lendemain par les Anglais, réussit, quoique coulant bas d'eau, à rejoindre l'armée de Tromp. Deux mois environ après ce combat, les ambassadeurs des Etats quittèrent Londres, et la guerre entre les deux nations fut déclarée. Chacune d'elles publia un manifeste.

Dans le sien, le parlement anglais accusait la Hollande d'avoir méconnu, en refusant le salut du pavillon, les droits de l'Angleterre sur l'Océan.

La paix fut signée le 5 avril 1654, sous le protectorat de Cromwell, après une guerre de dix-huit mois. Par l'article 13 du traité de paix, il fut convenu que les navires des Provinces-Unies, tant de guerre que corsaires ou autres, rencontrant quelque navire de guerre anglais dans les mers britanniques, amèneraient leur pavillon et leurs voiles hautes (1).

La même clause fut insérée, mot pour mot, dans le traité du mois de septembre 1662, article 10, et dans celui du mois de juillet 1667, article 19 (2). Ces articles furent diversement interprétés par les deux parties contractantes. On disputa longuement à ce sujet.

Vers la fin du mois d'août 1671, une armée hol-

---

(1) « Item, quod naves et navigia dictarum fœderatorum provinciarum, tam bellica et ad hostium vim propulsandam instructa, quam alia, quæ alicui e navibus bellicis hujus reipublicæ in maribus britannicis obviam dederint, vexillum suum e mali vertice detrahent, et supremum velum demittent, eo modo, quo ullis retro temporibus, sub quocumque anteriore regimine unquam observatum fuit. » DUMONT, *Corps universel diplomatique*, t. VI.

(2) *Idem, ibid.*, t. VI et VIII.

landaise, forte de quarante-six vaisseaux ou frégates, dix avisos et six brûlots, se trouvait au mouillage près de Westkappel, aux bouches de l'Escaut, commandée en chef par l'amiral Ruiter, qui avait sous ses ordres, comme chefs d'escadre, les lieutenants-amiraux Bunkert et de Guent. Un yacht anglais appelé *le Merlin*, sorti de la Meuse et traversant l'armée, échangea d'abord un salut du canon avec le lieutenant-amiral de Guent; mais ce dernier n'ayant pas baissé son pavillon, *le Merlin* lui envoya deux volées de son artillerie à boulets, et, continuant sa route, ne répondit pas à un second salut du canon fait par Ruiter (1).

Un pareil acte d'agression, commis par un si petit navire contre une armée entière, et au milieu de la paix, pouvait passer à bon droit, même à l'époque

(1) « Ruiter, ayant en même temps mis à la voile, fit venir à son bord tous les officiers généraux et les capitaines de l'armée. Le lieutenant-amiral de Guent lui apprit alors qu'après avoir rendu le salut au yacht du roi, celui-ci lui avait fait deux décharges à boulets parce qu'il n'avait pas voulu baisser pavillon; que, là-dessus, il avait envoyé son capitaine à bord du yacht pour s'informer des raisons qui l'avaient pu obliger d'en user ainsi; que, sur le rapport qu'on lui avait fait que madame Temple s'y trouvait, comme il avait eu l'honneur de lui rendre visite à la Haye, dans son logement, où elle lui avait fait de grandes honnêtetés, il voulut lui-même aller à bord du yacht pour lui faire ses compliments; qu'en entrant il avait dit au capitaine, avec beaucoup de civilité, que dans une affaire d'une si grande importance que l'était celle de baisser pavillon pour un yacht du roi sur leurs propres côtes sans un ordre exprès, il n'avait pas osé le faire; que, si Sa Majesté Britannique avait sujet de le prétendre, il fallait que ce différend fût vidé entre Sa Majesté et les États; qu'après ce discours, ils s'étaient séparés bons amis. » *Vie de Corneille Tromp, lieutenant-amiral de Hollande.*

dont il est question, pour un acte de folle bravade, et c'est ainsi que plusieurs historiens anglais ne craignent pas de le qualifier eux-mêmes. La responsabilité n'en devait pas peser sur le capitaine du yacht. Ce capitaine avait en effet reçu de l'amirauté anglaise l'ordre formel de chercher la flotte des États-Généraux, de tirer à boulets sur elle si elle se refusait à baisser son pavillon, et, dans ce cas, de ne cesser son feu qu'après avoir essuyé celui des Hollandais. Le lieutenant-amiral de Guent ayant dédaigné de répondre aux deux bordées du *Merlin*, le capitaine de ce bâtiment, jugeant sans doute absurde la dernière partie de ses instructions, n'osa pas continuer son feu. Dès son arrivée dans la Tamise, il fut mis en prison à la Tour de Londres, comme ayant négligé d'accomplir strictement ses ordres (1).

Cette affaire causa de l'émotion en Angleterre, et, au commencement de l'année 1672, l'ambassadeur britannique à la Haye, M. Downing, fut chargé de demander réparation. L'ambassadeur disait dans une de ses notes « que l'empire de la mer appartenait à

---

(1) « The captain had orders to make them strike, to fire on them and to persevere till they should return his fire. The Dutch admiral Van Ghent surprised at this bravado came on board the yacht, and expressed his willingness to pay respect to the British flag, according to former practice : but that a fleet on their own coasts should strike to a single vessel, and that not a ship of war, was, he said, such an innovation, that he durst not without express orders agree to it. — The captain, thinking it dangerous as well as absurd to renew firing in the midst of the Dutch fleet, continued his course, and for that neglect of orders was committed to the tower. » DAVID HUME, *History of England.*

l'Angleterre; que non-seulement chaque navire en particulier était obligé de baisser pavillon, mais même des flottes entières; que le lieutenant-amiral de Guent avait manqué à son devoir, et qu'il devait être puni. »

Les États-Généraux répondirent que, dans les traités invoqués, il ne s'agissait pas de leurs escadres, mais seulement de leurs vaisseaux séparés; que, d'ailleurs, les *yachts* n'étaient pas des navires de guerre, puisqu'ils n'étaient jamais employés dans les combats (1).

L'ambassadeur anglais n'ayant pu rien obtenir sur ce point, quitta précipitamment la Haye. Le roi Charles, depuis quelque temps décidé à la guerre contre la Hollande par les intrigues et par les subsides de la France, ne tarda pas à la déclarer. Dans cette déclaration, le refus fait par le lieutenant-amiral de Guent d'amener son pavillon est mis au nombre des motifs légitimes.

A la conclusion de la paix, et dans l'article 4 du traité des 10-19 février 1674, il fut expliqué que tous les navires de guerre des États-Généraux, qu'ils fussent seuls ou réunis en escadre, devaient amener le pavillon et les voiles hautes devant tout bâtiment de guerre anglais, ou devant tout navire portant le *yacht*, qui les rencontrerait dans les mers britanniques, et l'on fixa l'étendue de ces mers du cap *Finistère* en Galice, au cap *Staten* en Norvége (2).

---

(1) Bynkershoek, *Quæstionum juris publici*, lib. 2, cap. 21, *Quando et quorum navibus præstanda sit reverentia?*

(2) « Praedicti ordines generales Unitarum Provinciarum debite,

Ainsi, dit Bynkershoek, les États-Généraux se contentant d'avoir l'usage et la jouissance de la mer, cédèrent sans difficulté à une ambition étrangère qui ne leur était pas nuisible (1).

La France, qui voulait en toute occasion marcher pour le moins l'égale de l'Angleterre, prit texte de ces divers traités pour exiger aussi que les navires de guerre hollandais amenassent leur pavillon et leurs voiles hautes devant les siens, et saluassent en même temps du canon. Comme l'Angleterre, elle consentait à faire un contre-salut du canon de deux coups de moins, mais elle prétendait que son pavillon ne devait jamais être baissé. Les États-Généraux demeu-

---

ex parte sua agnoscentes jus supra memorati domini Magnæ Britanniæ regis, ut vexillo suo in maribus infra nominandis honos habeatur, declarabunt et declarant, concordabunt et concordant, quod quæcumque naves et navigia ad præfatas Unitas Provincias spectantia, sive naves bellicæ, sive aliæ eæque vel singulæ, vel in classibus junctæ in aliis maribus à promontorio *Finisterræ* dicto usque ad medium punctum terræ *Van-Staten* dictæ in Norwegia quibuslibet navibus aut navigiis ad serenissimum dominum Magnæ Britanniæ regem spectantibus, obviam dederint, sive illæ naves singulæ sint vel in numero majori, si Majestatis Britannicæ sive aplustrum, sive vexillum *yacht* appellatum gerant, prædictæ Unitarum Provinciarum naves aut navigia vexillum suum mali vesticæ detrahentes supremum velum demittent, eodem modo parique honoris testimonio, quo ullo unquam tempore aut in alio loco antehac usitatum fuit versus ullas maj. Britannicæ suæ aut antecessorum suorum naves ab ullis ordinum generalium suorumque antecessorum navibus. » DUMONT, *Corps univ. diplom.*, t. 7.

(1) « Usu scilicet maris et fructu contenti ordines, aliorum ambitioni sibi non damnosæ haud difficulter cedunt. » *Quæst. juris publici*, lib. 2, cap. 21.

raient d'accord de céder partout, de baisser leur pavillon devant celui de France et devant celui d'Angleterre, et de les saluer de treize ou de quinze coups de canon; mais ils demandaient que les pavillons de France et d'Angleterre s'amenassent aussi après ce salut, qui devait leur être rendu avec deux coups de moins.

« Il est constant, disait la Hollande dans ses réclamations à ce sujet, que le salut que les flottes et les navires de guerre de deux états souverains se rendent les uns aux autres en pleine mer n'est pas un acte de soumission d'un inférieur à un supérieur, puisqu'ils sont indépendants l'un de l'autre, et que leurs flottes ou leurs navires se rencontrent dans un lieu neutre, mais une civilité et une déférence d'honneur et de respect, qui de prince à prince et d'officier de prince à officier de prince, n'est jamais reçue sans qu'on la rende. Et quoiqu'il ne soit pas exprimé audit article que les navires anglais doivent rendre le salut du pavillon qu'ils reçoivent, on présuppose avec justice, du côté desdits Seigneurs États, que cela s'entend, pour les raisons qui ont été dites ci-dessus; de sorte que toutes les fois que les Anglais y ont manqué, on a considéré ce qu'ils ont fait comme un manquement à ce qu'ils doivent faire, et on a pris sujet de là pour leur refuser, en d'autres rencontres, le premier abaissement du pavillon, qu'autrement on leur devait selon ledit traité.

» Messeigneurs les États des Provinces-Unies n'ayant pas reconnu comme une action légitime les excès que les Anglais ont faits en cette matière, mais

» comme un sujet de juste rétorsion, ne pourraient pas » regarder autrement ce qui serait fait à leur exem- » ple sans se faire un préjudice très-notable. Et d'au- » tant plus si l'on voulait exercer cette nouveauté » contre eux et non contre d'autres princes, puisque, » en ce cas-là, on ferait une différence à leur désavan- » tage que les Anglais eux-mêmes ne font pas (1). »

Ces doléances de la Hollande sont de 1667. La France y eut égard peu d'années après; car l'ordonnance de 1689 (titre des Saluts) ne prescrit plus, dans aucun cas, de forcer les navires de guerre hollandais à saluer de leur pavillon. Jamais, au reste, on ne leur avait demandé de l'amener tout bas, mais seulement de le plier à la rencontre de vaisseaux français portant des pavillons supérieurs ou égaux, comme il paraît par l'article 10 du règlement de 1665, fait par Louis XIV sur les saluts. Cet article est ainsi conçu : « Entend Sa Majesté, que les trois pavillons d'admi- » ral, vice-admiral et contre-admiral de France, se » fassent saluer par l'admiral de Hollande, et que néant- » moins celuy-cy ne soit obligé de plier son pavillon » que pour l'admiral de France, leur vice-admiral que » pour l'admiral et le vice-admiral, et ainsi du contre- » admiral; en sorte que cette déférence de plier le » pavillon ne soit rendue par les Hollandais qu'à pa- » villons supérieurs en qualité ou égaux de noms. »

Ce court aperçu historique, dans lequel il n'est question que de quatre puissances principales, quoi-

(1) *Archives du ministère de la marine.*

que les annales maritimes des autres états de l'Europe présentent aussi beaucoup de faits intéressants, doit suffire pour montrer quelle importance on attachait, dans le XVII[e] siècle, aux saluts des navires.

Dans le cours du XVIII[e], la pratique internationale devint, sur ce point, un peu plus raisonnable. Le salut en amenant ou pliant le pavillon fut presque abandonné pour les navires de guerre; on se borna au salut du canon et de la voix (1).

L'*Encyclopédie de marine* dit : « Le salut du canon » est majestueux ; celui du pavillon plié est humble ; » si on l'amène tout bas, il est de la plus grande hu- » milité et même avilissant ; aussi les nations ne se sou- » mettent pas à cette dernière manière de saluer (2). »

En 1721, on vit la Russie et la Suède convenir, par l'article 19 d'un traité, d'une parfaite égalité pour les saluts. D'après cet article, les vaisseaux devaient saluer les premiers les forteresses et les places maritimes.

Quelquefois cependant les grandes puissances continuèrent à refuser le salut à des états moins puissants. Les vaisseaux des têtes couronnées, surtout ceux portant pavillon d'amiral, entrant dans les rades et ports des républiques, voulaient être salués les premiers du canon de la place : ces prétentions furent peu à peu

(1) Cependant, en 1744, quelques jours avant que Louis XV eût déclaré la guerre à l'Angleterre, le marquis de Roquefeuil, lieutenant général des armées navales de France, croisant dans la Manche, obligea tous les vaisseaux de guerre anglais qu'il rencontra de baisser pavillon.— Voir Bouchaud, *Théorie des traités de commerce*, p. 427.

(2) *Encyclopédie de marine*, au mot *Saluer*. Voir aussi au mot *Honneurs*.

abandonnées, on arriva enfin à des idées plus saines et plus conformes à la dignité et à l'indépendance des nations. L'Angleterre seule, tenant contre la Hollande à un usage absurde et suranné, fit confirmer, dans le traité de 1784, article 2, les dispositions de l'article 4 du traité de 1674.

Pour éviter les contestations, plusieurs états convinrent entre eux d'abolir le salut en pleine mer et sur les côtes, et le réglèrent, dans les ports, sur le pied d'une parfaite égalité. Ainsi le traité entre la France et la Russie du 11 janvier 1787, stipule, article 20 : « Les hautes parties contractantes, pour éviter toutes » les difficultés auxquelles les différents pavillons et » les différents grades des officiers donnent lieu, lors- » qu'il est question de saluts en mer ou à l'entrée des » ports, sont convenues de déclarer qu'à l'avenir les » saluts n'auront plus lieu ni en mer ni à l'entrée des » ports, entre les vaisseaux des deux nations, de » quelque espèce qu'ils soient, et quel que soit le grade » des officiers qui les commandent. »

Lors des négociations pour la paix générale, suivies à Amiens entre la France et la Grande-Bretagne, le plénipotentiaire anglais, lord Cornwalis, dans la séance du 29 nivôse an 10 (19 janvier 1802), refusa, au nom de son gouvernement, la proposition faite par le plénipotentiaire français, Joseph Bonaparte, d'insérer dans le traité une clause semblable.

En France, la Convention nationale avait, le 19 nivôse an 2, rendu le décret suivant : « Les comman- » dants des vaisseaux et bâtiments de la république » rendront le salut coup pour coup à tout bâtiment de

» guerre des puissances étrangères (1). » Néanmoins, le 9 frimaire an 10, le ministre de la marine écrivait aux préfets maritimes : « Le premier consul a décidé, » citoyen préfet, sur la demande que je lui ai faite de » déterminer l'espèce de cérémonial à observer à la » mer par les bâtiments de la république, que tout ce » qui est relatif au salut sera maintenu sur le même » pied qu'avant la révolution, c'est-à-dire que l'on » continuera de suivre à cet égard les dispositions de » l'ordonnance de 1765 (2). Je vous observerai (je » vous ferai observer) que l'intention du premier con- » sul est que les commandants de tous les bâtiments » de la république saluent sans difficulté les forts et » places des puissances amies, indistinctement, dans » les rades desquelles ils aborderont, et même les pa- » villons supérieurs qui pourraient se trouver dans les » mouillages et rades appartenant à ces puissances; il » désire surtout que toutes les convenances, dont la » réciprocité sera assurée, soient observées envers » elles (3). »

Dans les articles 22 et 19 des traités de 1801 et 1809, entre la Russie et la Suède, il est dit : « Pour ce » qui regarde le salut en mer entre les vaisseaux de » guerre des deux hautes parties contractantes, il est » convenu de le régler sur le pied d'une parfaite éga- » lité entre les couronnes. Quand les vaisseaux de » guerre se rencontreront en mer, le salut suivra le

(1) *Recueil des lois de la marine*, t. 4, p. 288.
(2) Voir le titre 22 de cette ordonnance.
(3) *Recueil des lois de la marine*, t. 12, p. 88.

» rang des officiers commandants, de sorte que celui » d'un rang supérieur recevra le premier salut, qui » sera rendu coup pour coup; s'ils sont d'un rang » égal, on ne se saluera de part ni d'autre. Devant » les châteaux, forteresses, et à l'entrée des ports, » l'arrivant ou le partant salue le premier, et ce salut » lui est rendu coup pour coup (1). »

Une convention entre le Danemark et la Russie, en date du 15 janvier 1829, abolit le salut à donner par les navires de guerre, et modifie celui des navires marchands (2).

Ainsi, depuis longtemps, la question du salut entre navires de diverses nations est dégagée de toute idée de domination et de suprématie d'un état sur un autre état; mais le cérémonial maritime international, dans ses formes et dans ses applications diverses, sans en exagérer l'importance, n'en demeure pas moins un

---

(1) Pour tous les traités allégués, voir D'HAUTERIVE et DE CUSSY, *Recueil de traités de commerce et de navigation.*

(2) *Extrait* de cette convention : « Art. 1er. Le salut à donner par les vaisseaux de guerre des deux puissances est réciproquement aboli.

» Art. 4. Quant au salut à donner par les navires marchands, l'article 8 du susdit traité sera modifié de cette sorte, que les vaisseaux marchands russes, en passant par le Sund et par les Belts, ne seront plus tenus de rigueur, à cause de la rapidité des courants, de baisser leurs voiles en signe de salut devant les citadelles de Cronembourg, de Nybourg et Fridericia.

» Art. 6. Le présent accord, sans être revêtu de ratifications, entrera en vigueur dès ce jour, et il sera maintenu jusqu'à ce que, en vertu du protocole signé à Aix-la-Chapelle le 9-21 novembre 1818, un règlement général aura pu être arrêté entre toutes les puissances maritimes au sujet du salut de mer. » (D'HAUTERIVE et DE CUSSY, t. 2, part. 2, p. 70.)

objet digne d'attention. Ce cérémonial est utile et nécessaire, à ne le considérer que comme il doit l'être aujourd'hui, c'est-à-dire comme institué pour faire hommage à l'indépendance des nations, pour établir entre elles un échange public d'actes de courtoisie ou de témoignage d'intérêt, enfin pour donner aux officiers qui les représentent des marques de distinction et d'honneur justement dues, suivant leurs grades. Le salut du canon, principalement, est une sorte d'éloquence guerrière imposante et majestueuse.

La méthode de saluer en amenant ou pliant le pavillon est aujourd'hui abandonnée entre navires de guerre (1). On ne ferle plus le pavillon, et on ne l'amène plus à mi-corne ou à mi-mât, si ce n'est en signe de deuil ou dans un danger quelconque pour appeler du secours. Cependant, par marque de déférence, les bâtiments marchands saluent souvent ceux de guerre en amenant et rehissant trois fois leur pavillon. Le salut leur est rendu de la même manière. Quoique cette pratique ne soit guère observée par les navires de commerce qu'à l'égard des navires de guerre de leur propre nation, et que dès lors elle soit étrangère aux relations internationales, qui seules doivent nous occuper, néanmoins c'est là, il faut le dire, une pratique fâcheuse. Les couleurs nationales sont un emblème sacré; on ne saurait les entourer de trop de vénération, et elles ne devraient jamais être abaissées en signe de soumission ou par marque de politesse. Le salut en amenant

(1) M. DE MARTENS énonce le contraire dans les paragraphes 158, 159 et 160 de son *Précis du Droit des Gens moderne de l'Europe*.

les voiles hautes est plus convenable. Quelquefois les bâtiments marchands saluent aussi en larguant la boulinette, lorsqu'ils sont sous l'allure du plus près.

Le salut du canon, fait aux forteresses et aux places maritimes par les navires de guerre qui y sont mouillés ou qui passent auprès, doit toujours être rendu par le même nombre de coups, parce qu'il est, à proprement parler, le salut d'une nation à une autre, et que toutes deux étant également souveraines ont les mêmes droits. On comprend aisément pourquoi, dans ce cas, les bâtiments arrivant ou partant doivent saluer les premiers. Ce salut est presque de rigueur; cependant un état n'en doit considérer l'omission que comme un manquement aux convenances, et non pas comme une offense envers lui, à moins de circonstances particulières, qui donnent à cette omission le caractère évidemment injurieux.

En pleine mer, ou dans le territoire maritime d'une tierce puissance, il n'y a, même en l'absence de tout traité stipulant l'abolition du salut, aucune obligation générale pour les bâtiments qui se rencontrent de se saluer. Cependant il est reçu qu'un navire de guerre portant pavillon d'officier général ou guidon de commodore, soit salué le premier par tout bâtiment dont le commandant est d'un grade inférieur; qu'un bâtiment naviguant seul salue le premier une escadre qu'il rencontre. Cette règle de pure courtoisie doit être observée par les officiers de deux nations qui sont dans des rapports d'amitié et de bon vouloir. Le vice-amiral Baudin, dans son expédition au Mexique, a eu l'occasion de formuler, à ce sujet, les vrais principes à

suivre : le commodore américain Shubrik, commandant la frégate de l'Union le *Macedonian* se trouvant au mouillage de Sacrificios en même temps que *la Néréide*, sur laquelle l'amiral avait son pavillon, eut la singulière prétention d'attendre de la part de ce dernier, et la première visite et le premier salut; pour justifier cette prétention, ce commodore avançait que : « la marine des États-Unis n'ayant point d'amiraux, et que la position de commodore étant la plus élevée que puisse occuper un officier dans cette marine, elle doit aller de pair avec la position la plus élevée de toutes les autres marines. » La conduite de l'amiral français fut à la fois ferme et modérée; il se maintint dignement dans son droit et posa en principe que « la marque distinctive du commandement indiquait seule dans toutes les marines les degrés de la hiérarchie : que le pavillon carré au grand mât devait avoir le pas sur le même pavillon porté au mât de misaine, celui-ci sur le pavillon au mât d'artimon; ce dernier enfin, sur le guidon, qui, dans toutes les marines, n'indique qu'un commandement de capitaine de vaisseau chef de division (1). »

Dans les cas où le salut d'un navire à un autre est personnel, c'est-à-dire qu'il est adressé de la part d'un officier à un autre officier supérieur en grade, le contre-salut est quelquefois fait d'un moindre nombre de coups, d'après la distance des grades. En 1830, nous avons vu le vice-amiral de Rigny, ayant son pavillon

(1) *Relation de l'expédition française au Mexique*, écrite par MM. Blanchard et Dauzats, note 14, de M. E. Maissin, lieutenant de vaisseau, p. 583 à 585.

sur le vaisseau *le Conquérant,* salué dans le goulet de Toulon par une frégate anglaise, répondre à ce salut par deux coups de moins. Mais il faut éviter, au sujet de pareilles distinctions, que la difficulté d'apprécier si le salut a été adressé de nation à nation, ou seulement d'officier à officier, ne fasse revivre des susceptibilités, des contestations qui appartiennent à une autre époque, et que l'esprit du droit international actuel est d'effacer entièrement.

Le vice-amiral de Rigny se conformait sans doute, en cette occasion, à l'article 258, titre 22 de l'ordonnance du 25 mars 1765, concernant la marine, article ainsi conçu : « Si un vaisseau portant pavillon est » salué par un vaisseau étranger à grade égal, il sera » rendu coup pour coup; et à grade inférieur, deux » coups de moins; les capitaines se rendront coup » pour coup. » Peut-être aussi, s'il y avait eu convention préalable, l'amiral agissait-il en conformité de l'article 706 de l'ordonnance du 31 octobre 1827, sur le service à la mer, qui dit : « A la mer et dans les » ports français ou étrangers, lorsque, sans convention préalable, les bâtiments du roi auront été salués » les premiers par des bâtiments de guerre étrangers, » ils rendront le nombre de coups de canon qu'ils au» ront reçus. »

Sur ce point particulier, une ordonnance royale du 1er juillet 1831 (1) a renouvelé les prescriptions du

(1) *Ordonnance* du roi du 1er juillet 1831, art. 2. « Toutes les fois qu'un bâtiment français sera salué par un bâtiment de guerre étranger, le salut sera rendu coup pour coup audit bâtiment étranger, quels

décret de la Convention nationale du 19 nivôse an 2, décret cité ci-dessus.

Il est d'usage de saluer le premier, même du canon des forts et des places, un bâtiment portant un souverain, un prince ou une princesse du sang royal, ou un ambassadeur.

Les visites que se doivent mutuellement les officiers commandants des bâtiments de guerre de nations différentes, dans les circonstances diverses de la navigation, celles que ces officiers sont tenus de faire aux autorités locales des pays étrangers où ils arrivent, constituent un point important. Le cérémonial maritime prescrit aussi aux commandants des navires de guerre mouillés dans les rades et ports étrangers, de prendre part aux fêtes nationales du pays, en s'associant aux démonstrations publiques, soit de réjouissance, soit de deuil, faites par l'état dans les eaux duquel ils se trouvent, et à celles que les navires de guerre d'une tierce puissance font dans certaines solennités particulières à leur nation. La conduite à tenir, en pareille circonstance, doit être réglée de manière à prévenir tout ce qui pourrait blesser l'amour-propre des gouvernements étrangers, et à respecter en tout les convenances et les coutumes, dont l'observation est d'une haute gravité lorsqu'il s'agit de relations de peuple à peuple.

---

que soient les grades respectifs des officiers commandants, et soit qu'ils aient traité ou non du salut, pourvu toutefois que ce salut n'excède pas vingt et un coups. » (*Ann. marit.* de 1831, part. 1, p. 434.)

La disposition des pavillons, dans les pavois usités en ces occasions à bord des bâtiments, a souvent donné lieu à des démêlés fâcheux entre officiers de deux nations. Dans le but de prévenir toute discussion, un ordre ministériel du 26 avril 1827, après avoir fixé les postes d'honneur, a prescrit aux navires de guerre français pavoisant dans les ports de France, « de placer en première ligne les pavillons de nation des bâtiments de guerre étrangers se trouvant avec eux dans les mêmes ports, et dans l'ordre suivant : le pavillon de nation de l'officier étranger commandant dont le grade sera le plus élevé, ou, à grade égal, le pavillon de celui qui sera arrivé le premier dans la rade, et successivement les pavillons des autres bâtiments de guerre étrangers, selon les grades des commandants, ou, à grade égal, selon la date de leur arrivée dans le même port. Et en pays étranger, d'arborer au premier poste d'honneur le pavillon de la nation chez laquelle se trouveront les bâtiments pavoisant; ensuite les pavillons de guerre des bâtiments étrangers qui seront au même mouillage, dans l'ordre indiqué ci-dessus; puis les pavillons des nations étrangères dont les consuls résidant dans le pays arboreront les couleurs dans les jours de fêtes. » Mais depuis, et en conformité d'une autre circulaire ministérielle, l'usage a prévalu dans la marine française de n'employer dans les pavois que des pavillons de signaux, ou le pavillon français. Comme dans la série de ces pavillons de signaux il en est quelques-uns à peu près semblables à des pavillons de nations, il faut apporter la plus grande attention à les placer convenablement,

si, pour mieux faire encore, on ne les supprime tout à fait dans la distribution des pavois.

Dans les cérémonies publiques qui ont lieu à terre, à l'occasion des fêtes nationales dont nous venons de parler, les commandants peuvent se trouver dans le cas de débarquer avec leurs états-majors et de prendre place dans ces cérémonies auxquelles concourent aussi des officiers de diverses nations. Le principe d'égalité parfaite entre tous les états indépendants et souverains doit être rigoureusement observé dans ces réunions. La *préséance,* ou l'ordre à observer relativement aux *places d'honneur,* se règle conformément à la hiérarchie des grades. Il peut arriver, surtout entre officiers de diverses armes, qu'il faille recourir pour décider de la préséance à l'assimilation des grades.

Les usages suivis par les diverses puissances maritimes par rapport aux différents points du cérémonial international ont une conformité à peu près générale, et la plupart des gouvernements ont fait à ce sujet des ordonnances pour leur marine. Il est bon que les officiers, afin de pouvoir se guider dans l'occasion d'après le principe exact de réciprocité, n'ignorent pas la teneur de ces ordonnances étrangères dont quelques dispositions offrent de nation à nation certaines différences sur des points d'étiquette. Dans le nombre de ces règlements sur les honneurs à rendre et sur les saluts, on peut citer comme un des plus complets et des plus détaillés celui de la marine suédoise dont la date est du 25 octobre 1844 (1). — En

(1) *Annales maritimes et coloniales* de 1845, partie non officielle.

France nous avons plusieurs ordonnances royales rendues de nos jours, plusieurs circulaires ou ordres ministériels, et en dernier lieu, le décret du 15 août 1851, sur le service à bord des bâtiments de la flotte (1).

---

(1) *Décret du 15 août 1851 sur le service à bord des bâtiments de la flotte.*

ART. 739.

1. Lors des fêtes et des solennités nationales des puissances alliées ou amies de la France, les bâtiments français participent à ces fêtes et solennités par des salves et pavoisements lorsqu'il leur en a été préalablement donné avis officiel. — 2. Lorsque, en pays étranger, il y a lieu de célébrer des fêtes et solennités nationales françaises, le commandant supérieur français s'entend avec l'agent diplomatique ou consulaire de France pour informer l'autorité locale de son intention de célébrer ces solennités. Il en fait avertir directement, la veille, le commandant supérieur de la rade où il se trouve, et, s'il le juge convenable, les commandants supérieurs des forces navales étrangères qui sont au même mouillage. — 3. Lorsque les commandants étrangers s'associent par des salves et pavoisements à ces fêtes ou solennités, le commandant supérieur français envoie un officier leur adresser des remercîments. — 4. Dans tous les cas, le commandant supérieur se conforme autant que possible, pour ces cérémonies, aux usages reçus dans le pays où il se trouve, ou dans le pays dont une solennité est célébrée. — 5. Dans tout pavoisement la flamme nationale ou la marque distinctive reste arborée.

ART. 741.

1. A la mer et en pays étranger, tout officier commandant un ou plusieurs bâtiments de l'état peut saluer la marque distinctive des commandants en chef des bâtiments étrangers; il se conforme pour ces saluts aux usages suivis dans la marine militaire à laquelle appartiennent ces bâtiments étrangers; il s'assure préalablement de la réciprocité. — 2. Cet officier peut également saluer les agents supérieurs des puissances étrangères qui viennent à son bord; il règle ces saluts selon le rang de ces agents et en se conformant aux usages de leur pays.

Est-il besoin d'ajouter qu'il est des cas où les bâtiments de guerre doivent s'abstenir rigoureusement de prendre part aux fêtes nationales de l'état dans les eaux duquel ils se trouvent, de même qu'à celles des navires étrangers qui sont dans le même lieu? Si ces

---

ART. 742.

1. Les commandants en chef des bâtiments de l'état, en arrivant au mouillage en pays étranger, peuvent saluer la place, après s'être assurés que le salut sera immédiatement rendu et coup pour coup. — 2. Ils peuvent saluer ensuite les bâtiments de la rade s'il est d'usage de le faire dans le port où ils se trouvent. — 3. Dans le premier cas, les voiles sont serrées; dans le second cas, une ou plusieurs voiles sont déferlées.

ART. 743.

1. Toutes les fois qu'un bâtiment français est salué par un bâtiment de guerre étranger, le salut est rendu coup pour coup, quels que soient les grades respectifs des officiers-commandants, et soit qu'ils aient traité ou non du salut, pourvu toutefois que ce salut n'excède pas vingt et un coups de canon. — 2. Si un bâtiment est salué par un navire de commerce étranger, il rend le salut par un nombre de coups qu'il fixe suivant les circonstances, mais qui est toujours inférieur de deux coups au moins au salut qui a été tiré.

ART. 744.

Les saluts personnels ne se rendent pas. Toutefois on suit à cet égard les usages et les précédents des pays où on se trouve.

ART. 745.

1. Lorsqu'il y a lieu de saluer une puissance étrangère, soit en arrivant dans un port, soit en partant d'un port sous sa domination, ou lorsqu'il y a lieu de fêter une solennité nationale d'une puissance étrangère, le bâtiment étant pavoisé ou non, le pavillon de cette puissance est hissé en tête du grand mât. — 2. Lorsqu'il y a lieu de hisser un pavillon étranger pendant un salut personnel, ce pavillon est hissé au mât de misaine; toutefois, lorsqu'on rend un salut, ce pavillon est arboré au mât auquel le pavillon français a été hissé à bord du bâtiment qui a salué le premier.— 3. Si une marque

solennités, dans leur principe, dans leur forme, dans leur but, renferment quelque chose de douloureux ou de blessant pour le pays auquel le bâtiment appar-

distinctive de commandement est arborée au grand mât ou au mât de misaine, les pavillons étrangers sont hissés au mât où ne flotte pas cette marque distinctive.

ART. 751.

1. Toutes les fois qu'un bâtiment étranger arrive sur une rade française ou étrangère où se trouvent un ou plusieurs bâtiments français, le commandant supérieur des bâtiments français envoie un officier au capitaine du bâtiment arrivant pour le complimenter. — 2. Ce commandant supérieur attend ensuite la visite du commandant arrivant, si ce dernier est du même grade ou d'un grade inférieur au sien; s'il est d'un grade supérieur, le commandant supérieur français va lui faire la première visite dès que le commandant qui arrive lui a envoyé un officier lui porter ses remercîments. — 3. Si le bâtiment étranger arrivant porte une marque distinctive, le commandant supérieur français, si son bâtiment n'en porte pas, va faire la première visite sans attendre qu'un officier du bâtiment étranger soit venu à son bord. — 4. Lorsque le capitaine d'un bâtiment français arrive à un mouillage faisant partie du territoire d'une puissance étrangère, il ne fait de visite au commandant supérieur des bâtiments de guerre de cette puissance qui se trouveraient au même mouillage qu'autant qu'à son arrivée un officier lui aurait été envoyé pour le complimenter. — 5. Il se conforme au même principe relativement aux commandants supérieurs des bâtiments d'autres puissances qui se trouveraient au même mouillage. — 6. Néanmoins, il fait toujours la première visite au commandant supérieur de la place. Un officier général peut, dans cette circonstance, se faire représenter pour cette visite par son chef d'état-major ou par un officier de l'état-major général, selon le grade de ce commandant supérieur.— 7. Dans tous les cas, le capitaine d'un bâtiment français arrivant ne fait aucune première visite officielle à des autorités étrangères, maritimes ou autres, avant d'avoir consulté à ce sujet le commandant supérieur des bâtiments français qui sont au mouillage au moment de son arrivée, et, à défaut, sans s'être concerté avec l'agent diplomatique ou consulaire de France.

tient, pour ses institutions, pour ses croyances, ou quelque chose d'inconciliable avec l'impartialité qui est due à toute puissance amie, les commandants doivent rester spectateurs silencieux de pareilles solennités, ou même s'en éloigner, selon le cas. Nous pourrions citer, en exemple, celui où des réjouissances publiques auraient pour motif une victoire remportée sur une nation en paix avec la leur; à plus forte raison une victoire sur leur propre nation ; et bien d'autres encore. Mais de pareilles indications nous paraissent superflues : le bon sens, le point d'honneur militaire, le sentiment de la dignité nationale, feront toujours discerner ces cas et la conduite qu'ils réclament.

En somme, le cérémonial n'est plus un signe de domination, une occasion de choc entre des prétentions rivales de suprématie; mais c'est un échange de courtoisie et de bons procédés, qui, dans ses mille et mille cas d'application, demande du tact, du discernement, et souvent un sentiment élevé des convenances.

## CHAPITRE SEIZIÈME.

### DES REPRÉSAILLES.

SOMMAIRE.

Motif et but des représailles. — Circonstances qui les justifient et limites qu'on doit leur donner. — Distinction entre les représailles proprement dites et la rétorsion. — La rétorsion est toujours un droit incontestable de la part d'un état provoqué par un autre état.
L'embargo mis sur les navires du commerce entrés dans les ports est une sorte de représailles. — Opinions opposées des publicistes au sujet des représailles exercées par un état sur les citoyens d'un autre état.
Lettres de marque ou de représailles. — Dispositions consacrées anciennement par les ordonnances et par le droit international au sujet de ces lettres. — Exemples de représailles à la mer pris dans l'histoire d'Angleterre et dans l'histoire de France.
L'usage des lettres de marque ou de représailles en temps de paix est aujourd'hui complétement abandonné. — L'embargo, au contraire, est encore une mesure sanctionnée par le droit international. — Raisons qui justifient cet abandon et ce maintien.
Conclusion de ce livre.

Lorsque les querelles et les dissentiments survenus entre deux états souverains n'ont pu être terminés par la voie des négociations, par les remontrances réciproques, par le rappel aux vrais principes du droit des gens et enfin par la menace d'employer la force, lorsque tout espoir d'accommodement entièrement pacifique et honorable s'est évanoui, soit à cause des demandes exagérées de chacune des parties en litige, soit à cause des prétentions de l'une d'elles, que l'autre ne pourrait reconnaître sans porter atteinte à

son honneur et à son caractère d'indépendance, il est des circonstances où, avant d'en venir aux armes, il reste encore à ces états, comme une dernière voie vers une conciliation, l'emploi de certains moyens violents, qui ne constituent pas néanmoins l'état de guerre, quoique malheureusement ils en soient souvent le prélude.

Ainsi, par exemple, si l'une des parties a éprouvé une lésion, a souffert certains torts préjudiciant aux intérêts de l'état ou à ses sujets, dont la réparation, susceptible d'être appréciée et convertie en indemnité pécuniaire, lui soit refusée, cette partie a le droit de se faire elle-même cette réparation qu'on lui refuse. Les violences qu'elle exerce alors envers l'autre partie pour atteindre le but proposé sont ce qu'on appelle des *représailles*.

« Le droit des gens, dit Vattel, ne permet les repré-
» sailles que pour une cause évidemment juste, pour
» une dette claire et liquide. Car celui qui forme une
» prétention douteuse, ne peut demander d'abord que
» l'examen équitable de son droit. En second lieu, il
» faut, avant que d'en venir là, que l'on ait inutile-
» ment demandé justice, ou au moins qu'on ait tout
» lieu de croire qu'on la demanderait vainement. Alors
» seulement on peut se faire soi-même raison d'une
» injustice (1). »

---

VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 18, § 343. — La phrase suivante de BYNKERSHOEK « ne repressaliæ concedantur, nisi pa- » làm denegata justitia » énonce un principe analogue. (*Quæst. jur. publ.*, lib. 1, cap. 24.)

Il est possible d'user de représailles et cependant de rester en paix avec la nation contre laquelle on les emploie (1); mais ces voies de fait sont presque toujours un acheminement vers la guerre, surtout lorsqu'elles ne sont pas dûment justifiées par la nature particulière des griefs à redresser.

Il faut distinguer des représailles la simple *rétorsion,* qui consiste dans la promulgation, de la part d'un gouvernement, de lois ou ordonnances contenant des dispositions tendant à faire à un autre gouvernement un tort équivalant à celui que ce dernier a fait éprouver (2).

« Quand un souverain, dit encore Vattel, n'est pas » satisfait de la manière dont ses sujets sont traités » par les lois et les usages d'une autre nation, il est » le maître de déclarer qu'il usera envers les sujets » de cette nation-là du même droit dont elle use en- » vers les siens. C'est ce qu'on appelle *rétorsion de* » *droit* (3). »

Par exemple, lorsqu'un état, contrairement aux stipulations d'un traité de commerce qui le liait, contrairement aux usages suivis, frappe tout à coup d'une surtaxe de droit d'entrée dans ses ports, les marchandises ou les produits du cru d'un autre état, ou qu'il défend l'importation chez lui de ces marchandises ou produits; lorsqu'il adopte, pour déterminer le tonnage des navires marchands, un mode

(1) De Martens, *Précis du Droit des Gens moderne*, § 262.

(2) *Idem, ibidem*, §§ 254 à 256. — Pinheiro-Ferreira, note 59.

(3) Vattel, *Droit des Gens*, liv. 2, chap. 18, § 341.

de jaugeage donnant un résultat exagéré, l'état dont les sujets sont ainsi lésés dans leurs intérêts commerciaux, s'empresse ordinairement de rendre à son tour des ordonnances semblables ou analogues. En cela il exerce un droit incontestable, un droit de représailles commerciales dont l'emploi judicieux a presque toujours pour résultat d'amener l'état provocateur, dans son propre intérêt, au retrait des mesures nuisibles qu'il avait prises. On voit par cet exemple combien le fait de rétorsion est d'une nature moins grave que le fait des représailles proprement dites.

Les représailles, hors le fait de guerre, qui ont le plus directement rapport à la marine, consistent dans l'*embargo* qu'un état met dans ses ports sur les navires de commerce de la nation dont le gouvernement est coupable d'un déni manifeste de justice. C'est une séquestration, une saisie provisoires faites en nantissement de la réparation poursuivie.

L'embargo n'a plus le même caractère ni la même portée lorsqu'il se réduit au fait d'empêcher pendant un certain délai, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, les navires d'une nation amie ou neutre, en les retenant au port ou en rade, dans l'unique but de tenir secrets certains événements, certaines opérations maritimes ou autres dont la notorité prématurée serait compromettante pour l'état auquel appartiennent le port ou la rade. Ce n'est plus alors qu'une mesure de sûreté n'ayant par elle-même rien d'hostile ni même d'offensant, et qui, parfaitement distincte de l'embargo par représailles, devrait être appelée d'un autre

nom (1). Toutefois, comme en définitive elle peut amener un préjudice réel pour les intérêts particuliers des propriétaires des navires ainsi retenus, ces derniers, à notre avis, peuvent être en droit de faire constater ce préjudice et de réclamer une indemnité.

Nombre de circonstances peuvent autoriser, en droit, la mise à exécution de l'embargo comme mesure de représailles. On conçoit, par exemple, qu'une puissance justement créancière d'une autre, après avoir inutilement réclamé, par les voies diplomatiques, le payement des sommes qui lui sont dues, puisse, en dernier lieu, mettre embargo sur les navires marchands de sa débitrice et séquestrer ces navires en nantissement de ce payement; qu'elle puisse même, après un certain délai et après de nouvelles réclamations restées inutiles, opérer leur saisie définitive et celle de leur cargaison en renvoyant les équipages.

Les nations ne reconnaissant point de supérieur ni de juge commun, et aucun pouvoir coercitif étranger n'ayant action sur la puissance qui se refuse à remplir ses engagements, la puissance lésée est en droit de se faire justice elle-même. Dans le cas particulier pris pour exemple, elle parvient à ce but par le moyen de

(1) Cependant le mot embargo est pris en ce sens dans l'article suivant du décret du 15 août 1851, sur le service à la mer de la flotte française : « Dans les colonies françaises, lorsque les intérêts du service de l'état lui (au commandant en chef) paraissent exiger que les mouvements des bâtiments qu'il commande restent secrets, il peut requérir l'autorité supérieure d'ordonner l'embargo sur les bâtiments français et étrangers, en lui faisant connaître confidentiellement les motifs de sa demande et quelle devra être la durée de l'embargo. » (Art. 117.)

l'embargo, et elle a tenté ainsi une dernière voie pour éviter la guerre.

Un petit nombre de publicistes, parmi lesquels on peut citer Pinheiro-Ferreira, soutiennent qu'il est inique de séquestrer ou de saisir ainsi les propriétés particulières, les citoyens n'étant pas complices des torts qu'un gouvernement peut avoir envers un autre; les représailles ne devraient être admises, selon eux, que sur ce qui appartient aux gouvernements (1).

Vattel, au contraire, est d'opinion « que, d'état à » état, tout ce qui appartient en propre aux membres » est considéré comme appartenant au corps, et est » affecté pour les dettes de ce corps : d'où il suit que, » dans les représailles, on saisit les biens des sujets, » tout comme on saisirait ceux de l'état ou du souve- » rain. Tout ce qui appartient à la nation est sujet aux » représailles dès qu'on peut s'en saisir, pourvu que » ce ne soit pas un dépôt confié à la foi publique. Ce » dépôt ne se trouvant entre nos mains que par une » suite de la confiance que le propriétaire a mise en » notre bonne foi, il doit être respecté même en » cas de guerre ouverte. — C'est ainsi que l'on en » use en France, en Angleterre et ailleurs, à l'égard » de l'argent que les étrangers ont placé dans les fonds » publics. — Celui qui use de représailles contre une » nation sur les biens de ses membres indistinctement » ne peut être taxé de saisir le bien d'un innocent » pour la dette d'autrui; car c'est alors au souverain

(1) Pinheiro-Ferreira, notes sur le *Précis du Droit des Gens* de De Martens, n° 58.

» à dédommager celui de ses sujets sur qui sont tombées les représailles; c'est une dette de l'état ou de la nation dont chaque citoyen ne doit supporter que sa quote-part (1). »

Bouchaud, Azuni, Rayneval, Martens, Klüber et beaucoup d'autres, sans parler de Grotius, sont du même avis que Vattel (2).

Outre l'embargo mis sur des navires de commerce étrangers mouillés dans les ports, la saisie de ces mêmes navires, en pleine mer, exécutée comme représailles hors le fait de guerre, en cas de certain déni formel de justice de la part d'un gouvernement envers un autre, était autrefois de droit conventionnel et coutumier parmi les nations européennes. Dans beaucoup de traités publics conclus entre diverses puissances, il était convenu que lorsque les sujets d'un état auraient à former des plaintes contre les sujets d'un autre, on s'adresserait d'abord au souverain de celui-ci, et que seulement en cas de déni de justice, les représailles pourraient être exercées en vertu de *lettres de marque* ou *de représailles* accordées par le souverain.

On peut lire dans l'*Essai sur les armateurs,* de M. de Martens, le détail historique de l'origine de ces lettres

(1) VATTEL, *Droit des Gens*, liv. 2, ch. 18, §§ 344 et 345.

(2) BOUCHAUD, *Théorie des traités de commerce*, ch. 13, sect. 4. — AZUNI, *Droit maritime*, t. 2, ch. 5, art. 2, § 7. — RAYNEVAL, *Institutions du Droit de la nature et des Gens*, liv. 2, ch. 12, § 1 à 8. — DE MARTENS, *Précis du Droit des Gens*, § 258. — KLÜBER, *Droit des Gens moderne*, § 232.

de marque ou de représailles. On y verra que, très-anciennement, il était d'usage que ceux qui se prétendaient lésés pussent eux-mêmes, sans permission ni du magistrat ni du prince, exercer en mer cette sorte de représailles; que peu à peu, au fur et à mesure du développement de la civilisation, l'expérience ayant fait voir les abus énormes résultant de ces voies de fait employées à l'arbitre des simples citoyens, les souverains donnèrent aux magistrats et gouverneurs des provinces et aux parlements le droit d'accorder des lettres de représailles; et qu'enfin les souverains se réservèrent ce droit à eux-mêmes exclusivement (1).

En France, ce fut Charles VIII qui, sur les représentations des états généraux tenus à Tours en 1483, réserva, pour la première fois, au roi seul, par un édit de 1485, le droit d'accorder des lettres de représailles qui ne pouvaient, disaient les états généraux, « être » baillées sans grand avis et cognoissance de cause, » et sans les solennités de droit en tels cas réquises. »

L'ordonnance de Louis XIV, sur la marine, de 1681, renferme un titre entier en huit articles sur les lettres de marque ou de représailles en temps de paix (2). Il résulte de ces articles que, sous l'empire de cette ordonnance, ceux des sujets du roi dont les vaisseaux ou autres effets avaient été pris ou arrêtés hors le fait de la guerre par les sujets des autres états devaient, avant d'avoir recours aux lettres de repré-

---

(1) De Martens, *Essai sur les armateurs. Origine des lettres de marque et de représailles en temps de paix*, ch. 1, § 4.

(2) Liv. 3, tit. 10.

sailles délivrées par le roi, faire établir, suivant les formes prescrites, par-devant les juges de l'amirauté, l'estimation de leurs effets saisis; que, sur information faite et procès-verbal justificatif, les lettres de représailles pouvaient être accordées par le roi, mais seulement, dit l'art. 2, « après avoir fait faire par nos » ambassadeurs les instances, en la forme et dans le » temps portés par les traités faits avec les états et » princes dont les sujets auront fait les déprédations; » que les lettres de représailles portant permission de faire des prises en mer sur les sujets de l'état qui aurait refusé de faire restituer les effets retenus ou enlevés, devaient faire mention de la valeur de ces effets; et que les impétrants de ces lettres étaient tenus de les faire enregistrer au greffe de l'amirauté et de donner caution jusqu'à concurrence de moitié de la valeur des effets déprédés; que les prises faites en mer en vertu des lettres de représailles délivrées par le roi devaient être instruites et jugées en la même forme et manière que celles faites sur les ennemis; que, sur la vente de la prise déclarée bonne, les impétrants devaient recevoir la somme pour laquelle les lettres avaient été accordées, le surplus demeurant déposé au greffe pour être restitué à qui de droit; que les impétrants dont l'exposé des lettres ne se trouvait pas véritable devaient être condamnés aux dommages et intérêts envers les propriétaires des effets saisis, et à la restitution du quadruple des sommes reçues.

Ces dispositions de l'ordonnance de 1681 ne sont que la reproduction presque littérale de celles du *Guidon de la mer* sur le même sujet. Cette ancienne col-

lection des us et coutumes de la mer aux quinzième et seizième siècles s'exprime ainsi qu'il suit dans notre vieux langage, si expressif :

« Lettres de marque ou repressailles se concèdent » par le Roy, Prince, Potentats ou Seigneurs Souve- » rains en leurs terres : quand hors le fait de la guerre » les sujets de diverses obeyssances ont pillé, rauagé » les uns sur les autres, et que par voye de justice » ordinaire, droit n'est rendu aux intéressez ou que » par temporisation ou délais justice leur est desniée.

» Car comme le Seigneur Souverain, irrité contre » autre Prince son voisin, par son héraud ou ambas- » sadeur, demande satisfaction de tout ce qu'il pré- » tend luy avoir esté fait, si l'offense n'est amendée » il procède par voye d'armes : aussi à leurs sujets » plaintifs, si iustice n'a esté administrée, font leurs » griefs, mandent leurs ambassadeurs qui résident en » cour, vers leurs Majestez, leur donnent temps pour » adviser leurs maistres; si par après, restitution et » satisfaction n'est faite par droit commun à toutes » nations, de leur plein pouvoir et propre mouue- » ment concèdent *lettres de marque*, contenant per- » mission d'appréhender, saisir par force ou autre- » ment, les biens et marchandises des sujets de celui » qui a toléré ou passé sous silence le premier tort : » et comme c'esthuy droit est de puissance absolue, » aussi il ne se communique, ny délègue aux gou- » verneurs des provinces, villes et cités, admiraux, » visadmiraux ou autres magistrats (1)...

(1) *Le Guidon de la mer*, ch. 10, art. 1.

» Le plus fréquent usage se pratique pour les mar-
» chands déprédés sur mer, trafiquant en estrange
» pays, lesquels en vertu d'icelles, trouvent par mer
» aucuns navires des subjects de celuy qui a toléré la
» première prinse, l'abordant, s'ils sont les plus forts,
» mettent en effet leurs repressailles (1).

» Et pour les grands abus qui se commettent esdi-
» tes lettres, deux restrinctions y seraient requises : la
» première, que vraye estimation fut faite en princi-
» pal et intérest de ce qui a été pillé; tout ainsi comme
» en jugement contradictoire l'impétrant eût obtenu
» effect en cause, et que la somme fût désignée es-
» dites lettres, ou à l'attache d'icelles, afin qu'ayant
» fait reprinse, l'estimation fût faite au premier port
» de leur descente (appelé le substitut du procureur
» général du roy) de la valeur de la prinse, et les
» droits royaux ou d'admirauté levez, ce qui reste
» fût endossé auxdites lettres, et que certain temps
» fût limité, hors lequel elles seront prescrites (2). »

La forme de rédaction de ce dernier article, les temps des verbes qui y sont employés, donnent à penser que les précautions qu'il énumère au sujet de la concession et de l'emploi des lettres de marque, sont plutôt appelées par le vœu de l'auteur du *Guidon,* que sanctionnées entièrement comme loi à l'époque où il écrivait. On sait en effet que le *Guidon de la mer,* quoique de beaucoup postérieur au *Consulat de la mer,* n'est pas à proprement parler un recueil de

(1) *Le Guidon de la mer*, chap. 10, art. 3.
(2) *Idem, ibid*, art. 4.

lois ou d'ordonnances, mais une exposition des us et coutumes de l'époque, rédigée par un particulier inconnu. M. Pardessus, après ses savantes recherches sur les vieilles lois maritimes, croit pouvoir fixer la rédaction du *Guidon* aux dernières années du XVI[e] siècle (1).

Cleirac nous apprend, dans la préface qu'il a mise en tête de l'édition du *Guidon*, que ce traité est une pièce française, mais qu'il contient aussi en substance les ordonnances et règlements étrangers; Cleirac regrette que l'auteur ait oublié d'y mettre son nom (2).

Ces dispositions du *Guidon de la mer* touchant les représailles exercées en mer, hors le fait de guerre, dispositions converties plus tard en loi française par l'ordonnance de 1681, doivent donc être regardées

---

(1) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, t. 2, p. 371 à 372.

(2) « Ce traité, intitulé *Le Guidon*, est pièce française et fut cidevant dressé en faveur des marchands trafiquans en la noble cité de Roën : et ce avec tant d'adresse et de subtilité tant desliée, que l'auteur d'iceluy...., etc., etc.

» De sorte qu'il n'a rien obmis, si ce n'est seulement d'y mettre son nom pour en conserver la mémoire, et l'honneur qu'il mérite d'avoir tant obligé sa patrie et toutes les autres nations de l'Europe: lesquelles peuvent trouver en son ouvrage le complément de ce qui manque ou la correction de ce qui est mal ordonné aux règlements que chacune a faits en particulier sur semblable sujet.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

» Pour le défricher ou le déchifrer, il nous a convenu recourir aux ordonnances et règlements estrangers conçeus sur semblable matière, principalement de Gênes, d'Ancône, de Barcelone, de Portugal, de Castille, d'Anvers, d'Amsterdam et autres. » *Us et coutumes de la mer*, par CLEIRAC, 2[e] part., p. 219 et 220.

comme faisant aussi partie des anciennes coutumes internationales.

L'histoire d'Angleterre, au temps du Protecteur, nous fournit un fait curieux comme application de ces coutumes. Ce fait est assez généralement connu, mais pour ceux qui pourraient l'ignorer, il ne sera peut-être pas déplacé de le citer ici comme exemple de représailles en temps de paix, tel qu'il est raconté par M. Villemain dans son *Histoire de Cromwell.*

« Un vaisseau de commerce anglais avait été arrêté » à la côte de France et confisqué sur quelque pré» texte. Le propriétaire du navire, qui était un hon» nête quaker, présente une pétition au Protecteur en » son conseil. Le Protecteur fait venir cet homme, » l'interroge, et quand il croit démêler toute la justice » de sa plainte, il lui demande s'il irait volontiers à » Paris avec une lettre : le marchand ne refuse point; » et le Protecteur lui remet une lettre pour Mazarin, » avec ordre de ne rester que trois jours pour attendre » la réponse. La réponse que je veux, lui dit le Pro» tecteur, c'est la restitution entière du prix de votre » navire et de votre cargaison. Dites au cardinal que » si vous n'êtes pas payé sous trois jours, vous avez » ordre de revenir à moi. Le bon quaker suivit ponc» tuellement cette instruction, et revint sans succès. » Il alla trouver le Protecteur, qui lui dit à la première » vue : Eh bien, l'ami, avez-vous votre argent? Sur sa » réponse négative, Cromwell lui promit de se char» ger du reste; et négligeant toute communication » diplomatique, sans même avertir l'ambassadeur » français qui résidait à sa cour, il envoie deux vais-

» seaux de guerre saisir les navires français qu'ils » trouveraient dans le détroit. Les vaisseaux revinrent » avec quelques prises, que le Protecteur fit aussitôt » vendre pour rembourser au marchand quaker la va- » leur de ce qu'il avait perdu; ensuite le Protecteur » avertit l'ambassadeur français que, cette restitution » étant prélevée, il restait une somme à lui remettre » sur la vente des prises (1).

» Cette insolente justice, ajoute M. Villemain, n'ex- » cita ni réclamation ni guerre. »

C'était justice, en effet, d'après les mœurs du temps; mais justice insolente parce que les formes diplomatiques préalables, prescrites pour les réclamations avant d'en venir à la mesure extrême des représailles, n'avaient pas été suivies. Nous ferons observer en passant que Louis le Grand était encore mineur et que le cauteleux Mazarin gouvernait la France.

Depuis la fin du XVII^e siècle jusqu'à nos jours, on ne trouve que peu d'exemples de l'octroi de lettres de marque ou de représailles en temps de paix. Un des derniers exemples, peut-être même le dernier que nous ayons eu en France, postérieurement à l'ordonnance de 1681, date de 1778. De pareilles lettres furent accordées à cette époque par Louis XVI à deux armateurs de Bordeaux, auxquels les Anglais avaient, malgré l'état de paix, capturé onze navires en pleine mer (2). — Cependant quelques traités publics con-

(1) M. VILLEMAIN, *Histoire de Cromwell*, t. 2, liv. 10, p. 236 à 237.

(2) Voir à l'Appendice, annexe J, le texte de ces lettres de représailles.

clus vers la fin du XVIII[e] siècle permettent encore expressément l'usage des lettres de représailles, mais tous avec cette clause formelle, que ces lettres ne pourront être accordées qu'en cas de manifeste déni de justice.

Entre autres traités, le traité de commerce signé à Versailles le 26 septembre 1786 par la France et la Grande-Bretagne s'exprime ainsi qu'il suit dans son article 3 : « Et ne seront données à l'avenir, par l'une » desdites hautes parties contractantes, au préjudice » et au dommage des sujets de l'autre, aucunes lettres » de représailles, si ce n'est seulement au cas de refus » ou de délai de justice, lequel refus ou délai de jus- » tice ne sera pas tenu pour vérifié si la requête de » celui qui demande lesdites lettres de représailles » n'est communiquée au ministre qui se trouvera sur » les lieux, de la part du prince contre les sujets du- » quel elles doivent être données, afin que, dans le » terme de quatre mois, ou plus tôt s'il se peut, il » puisse faire connaître le contraire ou procurer la » juste satisfaction qui sera due (1). »

Aujourd'hui, l'usage des lettres de marque ou de représailles spéciales accordées, en temps de paix, à des particuliers qui ont éprouvé un dommage de la part d'un gouvernement étranger ou de la part des sujets de ce gouvernement, est presque complétement tombé en désuétude parmi les nations civilisées (2).

(1) D'HAUTERIVE et DE CUSSY, *Recueil de traités de comm. et de navig.*, part. 1, t. 2, p. 89.

(2) WHEATON, *Eléments de droit international*, tom. 1, part. 1, chap. 1, § 2, p. 276.

Aucun traité récent ne permet cet usage, et le gouvernement qui l'autoriserait commettrait un acte d'hostilité manifeste.

Au contraire, l'embargo mis sur des navires de commerce entrés dans un port est une mesure sanctionnée par le droit international actuel; mesure qui n'implique pas la cessation des relations pacifiques, et dont il existe de nombreux exemples modernes (1).

L'abandon des lettres de représailles, dans la pratique actuelle du droit des gens, est incontestablement un progrès au point de vue rationnel.

Ces lettres, leur origine même le prouve, n'étaient qu'un vestige des temps où la puissance sociale étant mal assise et mal réglée, le soin de se faire justice de sa propre autorité et par ses propres forces était abandonné aux simples particuliers. Lorsque la permission du prince devint nécessaire pour ces courses privées par voie de représailles, ce fut une première amélioration qui tempéra le vice de l'usage sans le détruire : il était réservé à une époque plus avancée de le faire cesser entièrement.

La mesure d'embargo n'a pas le même caractère et ne mérite pas la même réprobation. — Les lettres de représailles autorisent de véritables actes de violence et d'hostilité. Le croiseur court sus aux navires de la nation dont il a à se plaindre; s'il est le plus fort, il les capture, et, en cas de résistance, il y a combat. Nous ne voyons pas ce qni manque à cette guerre, si ce n'est qu'elle est laissée en quelque sorte aux parti-

(1) Voir à l'Appendice un exemple du 23 messidor an 6.

culiers, les gouvernements se prétendant toujours en paix. Or, ce sont là des idées, des situations contradictoires, que l'état actuel du droit public ne comporte pas. L'embargo, au contraire, n'est qu'une mesure de précaution; il ne constitue qu'une mise en séquestre, qu'une saisie de gage provisoire. — Dans son exécution, il n'emporte aucun acte de lutte ou de violence : c'est l'autorité publique elle-même qui se transporte à bord par ses fonctionnaires, et notifie l'arrêt temporaire auquel elle est forcée d'avoir recours. — Enfin, cette mesure n'implique aucune contradiction avec l'état de paix, qui n'est pas encore rompu, et qu'on a l'espérance de maintenir en déterminant la puissance avec laquelle on est en litige à accorder une satisfaction amiable.

Les relations du droit des gens que nous venons de parcourir dans ce dernier chapitre ne sont déjà plus au nombre des relations amicales qui constituent, dans son intégrité, l'état de paix entre puissances; et cependant elles n'appartiennent pas encore à l'état de guerre. Elles tiennent comme un milieu; elles sont comme un intermédiaire, et nous servent ainsi de transition naturelle pour passer de l'une à l'autre de ces situations, dans l'exposé des règles internationales maritimes que nous avons entrepris de faire.

Sans doute nous aurions pu, dans l'étude de l'état de paix ou des principes permanents qui doivent régir les rapports de peuple à peuple, trouver, quant aux choses de la mer, l'occasion de nous étendre plus que nous ne l'avons fait sur certains points, et celle d'en

traiter quelques autres que nous avons laissés de côté. Les cas, par exemple, de naufrage sur les côtes étrangères, d'assistance à donner aux navires en péril, de découverte ou de prise de possession de terres inconnues, ou inhabitées, ou étrangères à toute civilisation, et plusieurs autres sujets encore auraient pu nous offrir un intérêt, soit d'histoire, soit de principes. Mais, obligés par le manque de temps, par la nature et par la destination spéciale de notre travail, de nous restreindre, nous avons choisi les points les plus importants ou les plus usuels, ceux dont les règles sont moins généralement connues ou plus susceptibles de difficultés, et nous nous sommes attaché à atteindre, autant qu'il nous a été possible, à ces deux qualités : la clarté et la concision.

---

# APPENDICE

DU

# LIVRE SECOND.

## DOCUMENTS ET PIÈCES JUSTIFICATIVES.

ANNEXE A, page 162, note 2.

*Convention conclue à Londres, le 13 juillet 1841, entre S. M. le Roi des Français et LL. MM. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême; la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, d'une part, et S. H. le Sultan, de l'autre part, ayant pour objet de garantir la fermeture des détroits des Dardanelles et du Bosphore aux bâtiments de guerre de toutes les nations, tant que la Porte se trouvera en paix avec elles.*

AU NOM DE DIEU TRÈS-MISÉRICORDIEUX.

LL. MM. le Roi des Français, l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, la Reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le roi de Prusse et l'Empereur de toutes les Russies, persuadés que leur accord offre à l'Europe le gage le plus certain de la conservation de la paix générale, objet constant de leur sollicitude; et LL. MM. voulant attester cet accord en donnant à S. H. le Sultan une preuve manifeste de leur respect pour l'inviolabilité de ses droits souverains, ainsi que de leur désir sincère de voir se consolider le repos de son empire, ont résolu de se rendre à l'invitation de S. H. le Sultan, afin de constater en commun, par un acte formel, leur détermination unanime de se conformer à l'ancienne règle de l'empire ottoman, d'après laquelle les détroits des Dardanelles et du Bosphore doivent toujours être fermés aux bâtiments de guerre étrangers tant que la Porte se trouve en paix.

Leursdites MM., d'une part, et S. H. le Sultan, de l'autre, ayant résolu de conclure entre elles une convention à ce sujet, ont nommé à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir : (suivent les noms et titres des plénipotentiaires.)

Après l'échange de leurs pouvoirs, lesquels ont été trouvés en règle, les plénipotentiaires ont arrêté et signé les articles suivants :

ART. 1er. S. H. le Sultan, d'une part, déclare qu'elle a la ferme résolution de maintenir, à l'avenir, le principe invariablement établi comme ancienne règle de son empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et du Bosphore ; et que, tant que la Porte se trouvera en paix, S. H. n'admettra aucun bâtiment de guerre étranger dans lesdits détroits ; et LL. MM. le Roi des Français, l'Empereur d'Autriche, la Reine de la Grande-Bretagne, le Roi de Prusse et l'Empereur de Russie, de l'autre part, s'engagent à respecter cette résolution du Sultan et à agir conformément au principe ci-dessus énoncé.

ART. 2. Il est bien entendu qu'en constatant l'inviolabilité de l'ancienne règle de l'empire ottoman mentionnée dans l'article précédent, le Sultan se réserve, comme par le passé, d'accorder des firmans de passage à des bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des légations des puissances amies.

ART. 3. S. H. le Sultan se réserve de porter la présente convention à la connaissance de toutes les puissances avec lesquelles la Sublime Porte se trouve en relation d'amitié, en les invitant à y accéder.

ART. 4. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres, à l'expiration de deux mois ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé les sceaux de leurs armes.

Fait à Londres, le 13 juillet l'an de grâce 1841.

(Suivent les signatures.)

ANNEXE B, page 183, note 1,
et page 185, notes : FRANCE, et GRANDE-BRETAGNE.

*Décret contenant l'acte de navigation du* 21 *sept.* 1793 (1).

Art. 1er. Les traités de navigation et de commerce existant entre la France et les puissances étrangères avec lesquelles elle est en paix, seront exécutés selon leur forme et teneur, sans qu'il y soit apporté aucun changement par le présent décret.

Art. 2. Après le 1er janvier 1794, aucun bâtiment ne sera réputé français, n'aura droit aux priviléges des bâtiments français, s'il n'a pas été construit en France ou dans les colonies ou autres possessions de France, ou déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi, ou confisqué pour contravention aux lois de la république; s'il n'appartient pas entièrement à des Français, et si les officiers et trois quarts de l'équipage ne sont pas Français.

Art. 3. Aucunes denrées, productions ou marchandises étrangères ne pourront être importées en France, dans les colonies et possessions de France, que directement par des bâtiments français, ou appartenant aux habitants du pays des cru, produit ou manufactures, ou des ports ordinaires de vente et première exportation, les officiers et trois quarts des équipages étrangers étant du pays dont le bâtiment porte le pavillon; le tout sous peine de confiscation des bâtiments et cargaison, et de trois mille livres d'amende, solidairement et par corps, contre les propriétaires, consignataires et agents des bâtiments et cargaison, capitaine et lieutenant (2).

Art. 4. Les bâtiments étrangers ne pourront transporter d'un port français à un autre port français aucunes denrées, productions ou marchandises des cru, produit ou manufactures

---

(1) Le même jour, la Convention nationale rendit un autre décret sur la délivrance des congés des bâtiments français. (*Voy.* le rapport de Barrère lors de la présentation de ces décrets, *Moniteur* du 23 et 24 septembre.)

(2) Plusieurs lois postérieures de douanes ont dérogé à cet article, qui peut être considéré comme n'étant plus en vigueur.



de France, colonies ou possessions de France, sous les peines portées par l'article 3.

Art. 5. Le tarif des douanes nationales sera refait, et combiné avec l'acte de navigation et le décret qui abolit les douanes entre la France et les colonies.

Art. 6. Le présent décret sera sans délai proclamé solennellement dans tous les ports et villes de commerce de la république, et notifié par le ministre des affaires étrangères aux puissances avec lesquelles la nation française est en paix.

*Acte pour l'encouragement de la navigation et l'accroissement de la marine d'Angleterre* (1).

Art. 1er. Aucune marchandise ne sera importée dans les lieux de la domination anglaise, en Asie, en Afrique ou en Amérique, et n'en sera exportée que dans les vaisseaux anglais.

Art. 2. Aucun étranger ne pourra exercer la profession de marchand ni de facteur dans lesdits lieux. — Les gouverneurs doivent, avant d'entrer dans leur gouvernement, prêter serment de tenir la main à l'exécution desdites clauses.

Art. 3. Les marchandises d'Asie, d'Afrique et d'Amérique ne peuvent être importées en Angleterre que sur des vaisseaux anglais.

---

(1) Ce fut en 1651 que cet acte de navigation fut décrété par le parlement anglais. Charles II, ayant été restauré en 1660, y donna sa sanction.

Depuis lors, plusieurs exceptions aux dispositions qu'il contient ont été apportées à diverses époques, soit par des statuts particuliers, soit par des traités de commerce conclus entre l'Angleterre et d'autres puissances; mais le parlement anglais n'avait jamais permis qu'on attaquât le fond de la loi.

La réunion de l'Irlande à la Grande-Bretagne a aussi annulé plusieurs clauses de cet acte; mais, dans tout ce qui tient au transport des denrées en Angleterre, dans les colonies, au cabotage, etc., il a été très-exactement conservé jusqu'au 1er janvier 1850, époque où l'acte de réforme des lois de navigation a été mis en vigueur.

Art. 4. Aucune marchandise de production ou de fabrique étrangère ne doit être importée en Angleterre, même par des vaisseaux anglais, que du lieu de leur cru ou de leur fabrique.

Art. 5. Tous poissons, huile, fanons de baleine, qui n'auront point été pris par des vaisseaux anglais, payeront double les droits étrangers.

Art. 6. Aucune marchandise ne pourra être transportée de port à port en Angleterre dans un bâtiment étranger.

Art. 7. Les diminutions sur les droits n'ont lieu qu'à l'égard des bâtiments équipés conformément au présent acte.

Art. 8. Les marchandises produites ou manufacturées en Russie et en Turquie ne peuvent être importées que sur des vaisseaux anglais ou des pays desdites marchandises.

Art. 9. Toutes marchandises importées sur d'autres vaisseaux que sur des vaisseaux anglais seront réputées marchandises étrangères.

Art. 10. Aucun bâtiment ne sera censé anglais avant d'en avoir fait preuve.

Art. 11. Les officiers des douanes ne doivent point faire jouir un vaisseau des privilèges attachés à la qualité de vaisseau anglais avant qu'il ait prouvé sa qualité.

Art. 12. L'importation des marchandises du Levant sur des vaisseaux anglais n'est pas interdite par cet acte, quoique chargées hors du lieu du cru, pourvu que ce soit dans la Méditerranée.

Art. 13. Il en est de même, pour les marchandises des Indes orientales, pourvu qu'elles soient chargées au sud et à l'est du cap de Bonne-Espérance.

Art. 14. Il en est de même pour les marchandises du cru des colonies dépendantes de l'Espagne et du Portugal, pourvu qu'elles soient chargées dans les domaines de ces puissances.

Art. 15. Exception en faveur des matières d'or et d'argent, et des effets pris hostilement.

Art. 16. Exception en faveur des Écossais, et de quelques marchandises du cru de l'Écosse et de la Russie.

Art. 17. Droits établis sur les vaisseaux français (1).

Art. 18. Le sucre, le tabac, etc., et autres productions des colonies anglaises ne peuvent être transportés de ces colonies que sur des vaisseaux anglais, et pour être déchargés dans quelque partie des domaines d'Angleterre.

Art. 19. Les vaisseaux partant d'Angleterre, d'Irlande, de Galles, pour les colonies, doivent donner caution de rapporter en Angleterre les marchandises qu'ils y chargent.

## ACTE DE RÉFORME

*De la législation maritime de l'Angleterre promulgué le* 26 *juin* 1849.

Art. 1er. Vu la nécessité d'amender la législation en vigueur pour l'encouragement de la marine et de la navigation anglaises,

A partir du 1er janvier 1850 sont rapportés tous les actes et dispositions d'acte ci-après, savoir :

Acte des 8e et 9e années du règne de Victoria, intitulé : Acte pour l'encouragement de la marine et de la navigation anglaises ;

Acte de la même session du parlement, intitulé : Acte pour l'immatriculation des bâtiments anglais, quant aux dispositions ci-après :

Restriction des priviléges des bâtiments immatriculés à Malte, Gibraltar et Héligoland ;

Défense d'immatriculer un bâtiment, s'il n'a pas été construit sur un point des domaines britanniques;

Perte de leur qualité de bâtiment anglais pour les bâtiments réparés à l'étranger ;

Privation, pour les bâtiments anglais capturés par des étrangers ou vendus à des étrangers, du droit d'être, à nouveau, immatriculés comme anglais, au cas où ils redeviennent propriété de sujets anglais;

Acte passé dans la même session du parlement, intitulé :

(1) Cet article a été abrogé dès 1713 par un article du traité d'Utrecht.

Acte réglant le commerce des possessions anglaises d'outre-mer, quant aux dispositions ci-après :

Restriction dans les possessions anglaises d'Amérique, pour les ports dits *free-ports*, de la faculté :

De recevoir, par mer, des marchandises d'un point autre que le Royaume-Uni ou une autre des possessions préindiquées ;

Restriction des priviléges accordés aux bâtiments étrangers par la loi de navigation en ce qui concerne les importations dans les possessions anglaises en Asie, en Afrique et en Amérique ;

Ordre de n'admettre une embarcation à la qualité d'embarcation anglaise, dans les eaux intérieures ou lacs d'Amérique, qu'autant qu'elle a été construite sur un point des domaines britanniques, et n'a pas subi, dans un port étranger, de réparation plus considérable que celle qu'énonce ledit acte ;

Acte passé dans la même session du parlement, intitulé : Acte pour le règlement général des douanes, quant aux dispositions ci-après :

Prohibition à l'entrée de l'huile et graisse de poisson, de l'huile de blanc de baleine, matière de têtes, os et fanons, produits de la pêche ou d'animaux vivant dans la mer, par tous bâtiments autres que ceux qui ont été régulièrement expédiés d'un port étranger avec lesdites huile, graisse ou autres produits à bord ;

Prohibition à l'entrée de toute provenance autre que le cap de Bonne-Espérance ou les places à l'est du même cap jusqu'au détroit de Magellan ;

Acte des 7e et 8e années du règne de Victoria, intitulé : Acte pour amender et consolider les lois relatives aux marins du commerce et à la tenue d'un registre matricule des marins, quant à la disposition ci-après :

Obligation pour le maître ou propriétaire d'un bâtiment appartenant à un sujet de Sa Majesté et jaugeant 80 tonneaux (90 m. 640 c.) ou plus, autre que yacht de plaisir, d'avoir à bord, au moment de son départ d'un port du Royaume-Uni, et tout le temps qu'il sera absent du Royaume-Uni ou à la mer,

un novice ou plus, dans une certaine proportion avec le nombre de tonneaux que jauge le bâtiment, sous peine, pour le maître ou propriétaire qui négligera d'avoir à bord le nombre de novices requis avec leurs engagements, convention et bulletin d'immatriculation respective, d'une amende de 10 liv. st. par chaque novice, pour engagement, convention ou bulletin manquant;

Acte de la 37ᵉ année du règne de Georges III, intitulé : Acte pour régler le commerce avec les possessions anglaises dans l'Inde par les bâtiments des nations en amitié avec Sa Majesté;

Acte de la 4ᵉ année du règne de Georges IV, intitulé : Acte pour consolider et amender les différentes lois en vigueur sur le commerce avec les places situées dans les limites de la charte de la compagnie des Indes orientales, pour établir de nouvelles dispositions à l'égard de ce commerce, et pour amender un acte de la présente session du parlement quant à la disposition dudit acte relative aux bâtiments immatriculés dans l'Inde;

Défense d'admettre comme marins anglais, dans le sens et l'interprétation des actes du parlement relatifs à la navigation des bâtiments anglais par des sujets de Sa Majesté, les marins asiatiques, lascars ou autres naturels de l'un des territoires compris dans les limites de la charte de la compagnie des Indes orientales.

Sont aussi rapportés les actes et dispositions d'actes ci-après :

Acte de la 4ᵉ année du règne de Georges IV, intitulé : Acte qui autorise Sa Majesté, dans certains cas, à régler les droits et drawbacks sur les marchandises importées et exportées par bâtiments étrangers, et à exempter du pilotage certains bâtiments étrangers, quant aux dispositions spéciales au règlement des droits et drawbacks;

Acte de la 5ᵉ année du règne de Georges IV, intitulé : Acte pour indemniser tous les agents qui ont à prendre certaines mesures, à agir sous la garantie d'un ordre en conseil qui règle les droits de tonnage sur certains bâtiments étrangers, et pour amender un acte de la dernière session du parlement qui auto-



rise Sa Majesté, dans certains cas, à régler les droits et drawbacks sur les marchandises importées ou exportées par bâtiments étrangers;

Acte des 8ᵉ et 9ᵉ années du règne de Victoria, intitulé : Acte pour l'établissement de droits de douane, quant à la disposition qui autorise Sa Majesté en conseil, dans certains cas, à prescrire la perception des droits additionnels sur les produits du sol et de l'industrie de pays étrangers, importés par bâtiments étrangers, ou la prohibition à l'entrée des produits de l'industrie de pays étrangers;

Acte des 5ᵉ et 6ᵉ années du règne de Victoria, intitulé : Acte pour amender la législation sur les grains et farines, quant à la disposition qui autorise Sa Majesté, dans certains cas, à prohiber à l'entrée les grains et farines de certaines puissances étrangères;

Sont, en conséquence, rapportés les différents actes ou dispositions d'acte susénoncés, sauf le cas où lesdits actes ou parties desdits actes rapporteraient un acte antérieur ou partie dudit acte sur les amendes ou saisies encourues aux termes desdits actes présentement rapportés, ou sur les contraventions auxdits actes.

Art. 2. Aucune marchandise, aucun passager ne peuvent être transportés par voie de cabotage d'un point du Royaume-Uni sur un autre point du Royaume-Uni, dans l'île de Man, ou de l'île de Man dans le Royaume-Uni, autrement que par bâtiments anglais.

Art. 3. Aucune marchandise, aucun passager ne peuvent être importés dans le Royaume-Uni des îles Guernesey, Jersey, Alderney ou Sark, ne peuvent être exportés du Royaume-Uni pour l'une desdites îles; aucune marchandise, aucun passager ne peuvent être transportés d'une des îles de Guernesey, Jersey, Alderney, Sark ou Man à une autre desdites îles, ou d'un point à un autre point desdites îles, autrement que par bâtiments anglais.

Art. 4. Aucune marchandise, aucun passager ne peuvent être transportés d'un point d'une des possessions anglaises en



Asie, Afrique ou Amérique, à un autre point de la même possession autrement que par bâtiments anglais.

Art. 5. Si la législature ou l'autorité législative compétente d'une possession anglaise présente à Sa Majesté une demande en autorisation du transport de passagers ou de marchandises d'un point à un autre desdites possessions autrement que par bâtiments anglais; si les législatures de deux possessions, ou plus, que, pour l'exécution du présent acte, Sa Majesté déclarera être voisines, présentent à Sa Majesté une demande ayant pour objet l'assimilation au cabotage de leur commerce entre elles, ou un autre règlement quelconque en ce qui touche les bâtiments employés à ce commerce, Sa Majesté pourra autoriser par ordre en conseil, le transport desdits passagers ou marchandises, ou régler le commerce entre lesdites possessions voisines, suivant le cas, dans les termes et conditions qu'elle jugera convenables.

Art. 6. En ce qui concerne le cabotage de l'Inde, le gouverneur général, en conseil, pourra faire tels règlements et imposer telles restrictions qu'il jugera nécessaires pour autoriser ou permettre le transport de passagers ou de marchandises d'un point à un autre point des possessions des Indes orientales autrement que par bâtiments anglais; et lesdits règlements auront force et effet comme les lois et les règlements que le gouverneur général, en conseil, est en ce moment ou pourra être à l'avenir autorisé à faire. Ils pourront être rapportés comme toutes les lois et tous les règlements rendus par le gouverneur général, en conseil, en vertu des lois en vigueur sur le gouvernement des territoires anglais dans l'Inde, et seront envoyés en Angleterre pour y être soumis aux deux chambres du parlement, comme toutes les lois ou règlements que le gouverneur général est en ce moment ou pourra être à l'avenir autorisé à faire.

Art. 7. Aucun bâtiment ne sera admis à la qualité de bâtiment anglais qu'autant qu'il aura été dûment immatriculé et qu'il sera monté comme tel.

Tout bâtiment immatriculé comme bâtiment anglais, tant que son immatriculation sera valable ou que son certificat d'im-

matriculation lui servira, devra être monté pendant la durée de chacun de ses voyages, dans quelque partie du monde que ce soit, qu'il soit chargé ou sur lest, par un capitaine ou maître sujet anglais, et par un équipage composé aux trois quarts au moins de marins anglais.

Si ledit bâtiment est employé à une expédition de cabotage d'un point à un autre point du Royaume-Uni, ou à un voyage du Royaume-Uni aux iles Guernesey, Jersey, Alderney, Sark ou Man, et réciproquement, ou d'une à une autre desdites îles, ou d'un point à un autre point desdites îles; s'il est employé à la pêche sur les côtes du Royaume-Uni ou des îles précitées, son équipage devra être en totalité composé de marins anglais.

Sera toutefois réputé bien et dûment monté tout bâtiment anglais dans les cas ci-après :

Si la proportion requise de marius anglais ne peut être obtenue dans les ports étrangers, ou dans les places situées dans les limites de la charte de la compagnie des Indes orientales, pour monter ledit bâtiment;

Si cette proportion est détruite en cours de voyage par une circonstance de force majeure;

Le capitaine ou maître du bâtiment devra fournir la preuve suffisante de la vérité des faits dont il s'agit au collecteur ou au contrôleur des douanes des ports anglais, ou à l'individu autorisé dans les autres parties du monde à s'enquérir de la manière dont est monté ledit bâtiment.

Tout bâtiment anglais, autre que les bâtiments tenus d'être entièrement montés par des marins anglais, monté par un marin anglais (si ledit bâtiment est étranger) pour chaque 20 tonneaux de sa jauge (22m, 653) sera réputé bien et dûment monté, quoique le nombre des autres marins excède le quart de la totalité de l'équipage.

Art. 8. Aucun individu ne peut être réputé capitaine ou maître d'un bâtiment anglais, ou marin anglais, dans le sens du présent acte, qu'autant

Qu'il est sujet naturel-né de Sa Majesté;

Ou qu'il est naturalisé par acte du parlement, ou par acte ou

ordonnance de la législature d'une des possessions anglaises, ou d'une autorité desdites possessions ayant qualité pour rendre ladite ordonnance;

Ou qu'il est denisé par lettres de denisation ;

Ou qu'il est devenu sujet anglais par conquête ou cession d'un pays nouvellement acquis (il faut, dans ce cas, qu'il ait prêté à Sa Majesté le serment d'allégeance ou de fidélité requis par le traité ou la capitulation en vertu de laquelle le pays nouvellement acquis est devenu partie des possessions de Sa Majesté);

Ou qu'il est marin asiatique ou lascar naturel d'un des territoires, pays, îles ou places, situés dans les limites de la charte de la compagnie des Indes orientales, et soumis au gouvernement de Sa Majesté ou de ladite compagnie;

Ou qu'il a servi à bord d'un navire de guerre de Sa Majesté, en temps de guerre, pendant trois ans.

Art. 9. Si à une époque quelconque Sa Majesté déclare, par sa royale proclamation, que la proportion des marins anglais nécessaire pour qu'un bâtiment anglais soit bien et dûment monté sera moindre que la proportion que prescrit le présent acte, tout bâtiment anglais, monté par la quantité de marins anglais qu'exigera ladite proclamation, sera réputé bien et dûment monté, tout le temps que ladite proclamation restera en vigueur.

Art. 10. Sa Majesté, s'il lui est démontré que les bâtiments anglais sont dans un pays étranger soumis à des prohibitions ou restrictions quant aux voyages qu'ils pourront entreprendre, ou aux articles qu'ils pourront importer audit pays ou en exporter, sera autorisée à imposer, par ordre en conseil, aux bâtiments dudit pays étranger les mêmes prohibitions ou restrictions quant aux voyages qu'ils pourront entreprendre ou quant aux articles qu'ils pourront importer d'un point du globe sur un point du Royaume-Uni ou d'une possession anglaise, ou exporter du Royaume-Uni ou d'une possession anglaise sur un point quelconque du globe, en telle sorte que Sa Majesté jugera convenable pour placer, autant que possible, les bâtiments dudit

pays dans les ports anglais sur le même pied que les bâtiments anglais dans les ports dudit pays.

Art. 11. Sa Majesté, s'il lui est démontré

Que des bâtiments anglais sont soumis, directement ou indirectement, dans un pays étranger, à des droits ou charges quelconques dont les bâtiments nationaux dudit pays sont exempts;

Qu'il est imposé à des articles importés ou exportés par bâtiments anglais des droits qui ne sont pas imposés sur les articles similaires importés ou exportés par bâtiments nationaux;

Qu'un privilége quelconque est accordé, directement ou indirectement, à des bâtiments nationaux au détriment des bâtiments anglais, ou à des articles importés ou exportés par bâtiments étrangers, au préjudice des articles similaires importés ou exportés par bâtiments anglais;

Que la navigation et le commerce anglais ne sont pas placés par ledit pays sur le même pied que la navigation et le commerce de la nation la plus favorisée;

Sera autorisée dans les cas susénoncés à imposer, par ordre en conseil, aux bâtiments de ladite nation entrant dans les ports du Royaume-Uni ou d'une possession anglaise d'un point quelconque du monde, ou sortant desdits ports pour un point quelconque du monde : aux marchandises en général, ou à des marchandises déterminées importées ou exportées par bâtiments de ladite nation, tels droits que Sa Majesté jugera pouvoir compenser exactement les désavantages auxquels seront soumis, comme il est dit ci-dessus, la navigation et le commerce anglais.

Art. 12. Dans chacun desdits ordres en conseil, Sa Majesté pourra, si elle le juge à propos, spécifier les bâtiments du pays auxquels ils s'appliquent, et tous bâtiments dans les conditions y indiquées seront réputés bâtiments dudit pays pour l'application dudit ordre.

Art. 13. Sa Majesté pourra, de temps à autre, rapporter les ordres en conseil rendus en vertu du présent acte.

Art. 14. Lesdits ordres en conseil, dans les quatorze jours qui suivront l'adoption de la mesure, devront être publiés deux

fois dans la *Gazette de Londres*, et copie devra en être transmise aux deux chambres du parlement dans les six semaines qui suivront l'adoption de la mesure si le parlement est en session, et, au cas contraire, dans les six mois qui suivront l'ouverture de la prochaine session.

ART. 15. Sera confisquée toute marchandise importée, exportée ou transportée par voie de cabotage en contravention au présent acte, et le capitaine ou maître du bâtiment contrevenant sera condamné à une amende de 100 liv. st. (2,500 fr.), à moins qu'une autre condamnation ne soit spécialement imposée.

ART. 16. Toutes les condamnations et confiscations encourues en vertu du présent acte seront poursuivies, recouvrées et appliquées, adoucies ou même remises, de la même manière que doivent l'être les condamnations et confiscations résultant d'un acte de la session du parlement des huitième et neuvième années du règne de Sa Majesté, intitulé : « *Acte pour la répression de la contrebande.* »

Les frais de poursuites, en vertu du présent acte, seront acquittés sur le produit des droits de douane consolidés.

ART. 17. Tous individus sujets naturels-nés de Sa Majesté, ou naturalisés par lettres de naturalisation, acte du parlement, acte ou ordonnance de la législature ou de l'autorité législative compétente d'une des possessions anglaises en Asie, Afrique ou Amérique, et tous individus autorisés par un desdits actes ou ordonnances à prendre un intérêt dans la marine anglaise, seront, après serment d'allégeance à Sa Majesté, à ses héritiers ou successeurs, réputés avoir due qualité pour être propriétaires ou co-propriétaires des bâtiments anglais immatriculés, nonobstant toute disposition contraire dans l'acte susénoncé pour l'immatriculation des bâtiments anglais.

ART. 18. La formule ci-après du certificat devra être substituée à celle que prescrit l'acte préindiqué pour l'immatriculation des bâtiments anglais :

Le présent certificat a pour objet de constater que

MM.., (*ici, noms, occupations et résidence des propriétaires soussignés*) ayant fait et signé la déclaration requise par la loi,

et ayant déclaré qu'avec (*noms, occupations, résidence des propriétaires non soussignés*), ils sont seuls propriétaires dans les proportions spécifiées au dos du présent certificat du bâtiment

*Le... ou la...* (*nom du bâtiment*);

De... (*nom du port auquel le bâtiment appartient*);

Jaugeant... (*nombre de tonneaux*);

Dont M... (*le nom*) est capitaine ou maître;

Construit... (*époque et lieu de la construction ou de la condamnation comme prise, avec renvoi au certificat du constructeur, à celui du juge ou à celui de la dernière immatriculation; délivrés alors pour être annulés*);

Ou bien :

Construit (*si le bâtiment est de construction étrangère, et que l'époque et le lieu n'en soient pas connus*) à l'étranger, dans un lieu et à une époque qui leur sont inconnus ;

M... (*nom et grade de l'inspecteur*) nous ayant certifié

Que ledit bâtiment a (*nombre*) de ponts et (*nombre*) de mâts ;

Que ses dimensions sont :

Longueur de l'arrière de l'étrave à l'avant de l'étambot...

Largeur au centre...

Creux...

Qu'il est gréé (*gréement*) avec beaupré fixe ou mobile;

Qu'il gouverne avec (*description du gouvernail*);

Qu'il est bordé (*à joints ouverts ou à clin*);

Qu'il a (*ou non*) une galerie, et l'espèce de figure (*s'il en a une*) ;

Que la membrure ou le bordage est en bois ou en fer;

Qu'il est à voile ou à vapeur, et, dans ce dernier cas, avec roues à aube ou à hélice :

MM..., propriétaires soussignés, ayant reconnu et accepté la description ci-dessus, et fourni la caution requise par la loi, ledit bâtiment a été dûment immatriculé au port de (*nom du port*).

Certifié par nous à la douane du port de..., le... (*jour et mois*) dans l'année (*l'année en toutes lettres*).

(*Suivent les signatures.*)

Et au dos du certificat d'immatriculation devra se trouver la

désignation de la part de chacun des propriétaires indiqués au certificat, dans un nombre de 64 parts.

ART. 19. La déclaration ci-après devra être substituée à celle que l'acte préindiqué exige du propriétaire d'un bâtiment avant l'immatriculation :

Je, soussigné, M... de (*lieu de résidence et occupation*), déclare sincèrement que le bâtiment (*nom*) de... (*port ou place*), dont M... est en ce moment maître ou capitaine de... (*construction, jauge, etc..., tels qu'ils sont décrits au certificat de l'inspecteur*) a été (*époque et lieu de la construction, ou, au cas de prise ou confiscation, de la capture et de la condamnation, ou, si le bâtiment est de construction étrangère, et si le propriétaire ne connaît pas l'époque et le lieu de la construction, déclaration que le bâtiment est de construction étrangère et qu'on ignore l'époque et le lieu de ladite construction*);

Que moi et MM... sommes seuls propriétaires dudit bâtiment, et qu'aucuns individus quelconques n'y ont droit, titre, intérêt, part ou propriété;

Que moi et MM... (*noms des autres propriétaires*) sommes, réellement et *bonâ fide*, sujets de la Grande-Bretagne;

Que moi et MM... (*noms des autres propriétaires*), à ma pleine connaissance et dans ma conviction, nous n'avons prêté serment d'allégeance à aucun état étranger quelconque (*si ce n'est dans une capitulation..., ici les détails*);

Que depuis notre prestation de serment d'allégeance à (*nom des états étrangers auxquels le serment a été prêté*), nous sommes devenus denisés et nous avons été naturalisés sujets (*suivant le cas*) du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande (*par lettres patentes de S. M. ou par acte du parlement, ou par acte ou ordonnance de la législature de...*);

Ou bien :

Que nous avons été autorisés (*par acte ou ordonnance de la législature de...*) à avoir part à un armement anglais dans ladite colonie;

Que depuis la publication desdits acte ou ordonnance nous avons prêté serment d'allégeance à S. M.;

Enfin qu'aucun état étranger, directement ou indirectement, n'a part ou intérêt dans ledit bâtiment.

S'il y a lieu d'immatriculer un bâtiment ou une embarcation appartenant à une corporation dans le Royaume-Uni, la déclaration précédente devra être faite et signée par le secrétaire ou autre agent de ladite corporation ayant qualité pour cet acte.

Art. 20. Malgré la disposition de l'acte préindiqué pour l'immatriculation des bâtiments par laquelle est prescrite la saisie de tout bâtiment non dûment immatriculé, qui usurperait les priviléges des bâtiments anglais, toute embarcation jaugeant moins de 15 tonneaux, possédée et montée exclusivement par des sujets anglais, quoique non immatriculée comme bâtiment anglais, sera admise à naviguer comme embarcation anglaise sur les rivières et sur les côtes du Royaume-Uni ou des possessions anglaises d'outre-mer, à la condition qu'elle ne dépassera pas, en mer, les limites respectives du gouvernement colonial où réside son propriétaire armateur.

Toute embarcation, possédée et montée exclusivement par des sujets anglais, ne jaugeant pas plus de 30 tonneaux, n'ayant pas un pont entier ou fixe, et employée uniquement soit à la pêche sur les bancs et plages de Terre-Neuve et lieux adjacents, sur les bancs et plages des provinces du Canada, de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick et lieux adjacents du golfe de Saint-Laurent, ou au nord du cap Canso, sur ceux des îles qui en dépendent, soit au commerce de cabotage dans les limites qui viennent d'être indiquées, sera admise à la qualité d'embarcation anglaise, quoique non immatriculée, tout le temps qu'elle sera exclusivement employée comme il est dit ci-dessus.

Art. 21. Le présent acte sera mis en vigueur à partir du 1er janvier 1850.

Art. 22. Le présent acte pourra être modifié ou rapporté par un autre acte dans la présente session du parlement.

ANNEXE C, page 210.

*Différend survenu en* 1782, *entre les cours d'Espagne et de Danemark, au sujet de la corvette* le Saint-Jean, *conduite à Cadix, comme suspecte d'avoir abusé du pavillon militaire* (1).

La corvette danoise *le Saint-Jean*, commandée par le capitaine Herbst, partie le 1er février 1782 du Sund, se trouva le 25 du même mois à la hauteur du cap Spartel, où elle fut accueillie d'un si gros temps, qu'elle fut obligée, tant par la difficulté de passer le détroit pendant un orage que par un article exprès des instructions qu'avait reçues le capitaine, qui portaient : « de ne point tenter le passage du détroit sans pouvoir » serrer la côte d'Afrique d'assez près pour ne point causer » d'ombrage à l'escadre du blocus de la place de Gibraltar, » de s'arrêter deux jours dans ces parages.

Soit par ménagement pour la cour d'Espagne, soit par la force des vents, la corvette se trouvait, le 27 février, dans le golfe de Larrache, lorsque le capitaine Herbst aperçut, en y entrant, une escadre espagnole de douze vaisseaux de différentes forces qui l'environnait. Deux vaisseaux de ligne, une frégate et un chebec montrèrent leur pavillon et lui tirèrent un coup de canon; sur quoi la corvette mit en panne.

Ces quatre vaisseaux ayant entouré *le Saint-Jean*, le brigadier espagnol Solafranca envoya un officier à bord de la corvette, pour connaître d'où elle venait et pour où elle était destinée; et avec ordre de se faire montrer les papiers du capitaine. Celui-ci fit répondre « qu'il venait de Copenhague, qu'il allait » à la Méditerranée, et qu'étant *armé en guerre*, il n'avait point » d'autres papiers à bord que ses ordres. » L'officier espagnol revint immédiatement après, avec un nouvel ordre de son commandant, portant que le capitaine danois avait à se rendre lui-même avec ses papiers à bord du vaisseau espagnol, vu que le commandant voulait faire visiter la corvette. Le capitaine

(1) Extrait des *Causes célèbres du Droit des Gens* de M. de Martens.

Herbst répondit « qu'il n'abandonnerait point son vaisseau » sans y être obligé par la force, » et assura de nouveau qu'il n'avait point d'autres papiers que ses ordres.

Le lieutenant de la corvette danoise, Conradt, qui fut envoyé par le capitaine pour s'expliquer avec le commandant, revint bientôt avec un officier espagnol, qui déclara de nouveau au capitaine, que son commandant insistait positivement pour visiter son bâtiment, conformément aux ordres particuliers qu'il avait reçus à l'égard de ce bâtiment, qui, quoique monté par des officiers de la marine royale, n'était cependant qu'un bâtiment marchand; que cependant il se contenterait s'il voulait le suivre avec son bâtiment à Cadix; mais que, dans le cas où il s'y refuserait, il enverrait des troupes à son bord pour l'y obliger de force. Le capitaine Herbst, pour convaincre le commandant Solafranca qu'il était véritablement armé en guerre, envoya alors ses ordres originaux, et assura sur sa parole d'honneur « qu'il n'avait rien à bord qui, par sa destination, » fût contraire aux traités; qu'à aucun prix il ne laisserait » visiter son vaisseau; qu'il ignorait qu'il y eût guerre entre » son souverain et le roi d'Espagne; mais que, si c'était là le » cas, il était prêt à amener devant une force aussi supérieure, » et à envoyer son épée au commandant, après avoir vidé son » artillerie à l'honneur du pavillon royal qu'il portait. »

Peu satisfait de cette déclaration, le commandant espagnol fit signifier au capitaine Herbst, qu'il le coulerait bas s'il tirait un seul coup de fusil; que l'amitié subsistant entre les deux cours, il ne pouvait point accepter l'offre qu'il lui avait faite de lui envoyer son épée; mais que, s'il voulait le suivre à Cadix, on y procéderait à la reconnaissance de ses ordres en présence du consul de Danemark et du commandant en chef de l'escadre espagnole; ajoutant que si ses ordres se trouvaient en règle, il serait libre de continuer sa route.

La supériorité des forces espagnoles, non moins que la promesse formelle du commandant, que le pavillon de S. M. Danoise serait respecté, déterminèrent le capitaine Herbst à céder, et à se rendre à cette dernière sommation. Il arriva avec sa cor-

vette, conjointement avec les deux vaisseaux de guerre espagnols, à Cadix, le 1er mars ; on jeta d'abord l'ancre au dehors de la baie.

Lorsque le lendemain on remonta la baie, une chaloupe montée d'un détachement de soidats espagnols et d'un officier à leur tête, se présenta au capitaine Herbst, et lui déclara qu'il avait ordre de passer avec sa troupe à son bord. Aussitôt, le capitaine danois fit placer son équipage sur le pont de son vaisseau l'arme blanche à la main : ce qui engagea la chaloupe espagnole à se contenter de le suivre, et à jeter l'ancre à sa proue, avec défense de communiquer avec personne ou de quitter le vaisseau sans permission expresse du commandant de l'escadre.

Le même jour, le major général de l'escadre espagnole se rendit à bord du *Saint-Jean*, et notifia au capitaine Herbst « qu'on » avait déjà su son arrivée depuis trois semaines; que le vais» seau n'appartenait point au roi, mais à une compagnie mar» chande; qu'il était destiné pour Alger; que lui-même le capi» taine et son second étaient, à la vérité, des officiers de la » marine royale, mais qu'ils n'étaient mis à bord du vaisseau » que pour y arborer le pavillon royal; qu'il était suspect pour » la portée inférieure de son bâtiment, et le nombre borné de » son équipage, qui ne lui permettait pas de passer pour bâti» ment de guerre. »

Le capitaine danois répondit « que le bâtiment appartenait » au roi pour l'expédition actuelle, ainsi que la cargaison; que » le bâtiment était assez grand pour se défendre contre tout » autre de force égale; qu'il venait de Copenhague et qu'il » allait à Malte et de là à Marseille, comme ses ordres origi» naux le constataient. » Après ces informations, le commandant espagnol exigea qu'on lui donnât encore une note de tout le chargement; et le capitaine Herbst y déclara avoir à bord dix-sept lastes de charbon de terre, cent tonneaux de poix, cent tonneaux de résine, deux mâts, des cordages, du fer, des planches, dix caisses de poivre, des merrains, et trois cent quarante-six tonneaux de poudre. Cette déclaration ayant été

faite, le commandant espagnol se retira, en promettant au capitaine Herbst qu'il ne serait procédé à rien jusqu'à ce qu'il eût reçu de nouveaux ordres de Madrid.

Ce ne fut que le lendemain, 3 mars, que le consul danois résidant à Cadix obtint la permission de se rendre à bord du Saint-Jean : et dès le 4, il envoya un exprès au ministre de Danemark à Madrid, le comte de Reventlow, pour lui rendre compte de ce qui venait d'arriver, en lui transmettant à la fois le rapport circonstancié que le capitaine Herbst avait dressé à cet effet.

Aussitôt que le comte de Reventlow fut instruit de cet événement, il se rendit de suite chez le comte Florida-Blanca, secrétaire d'état de S. M. Catholique, pour lui faire des représentations à ce sujet. Dans la note que ce dernier lui adressa encore le même jour (8 mars), et que le ministre de Danemark communiqua aux ministres des puissances alliées et neutres qui se trouvaient alors à Madrid, le comte Florida-Blanca tâchait de justifier la conduite du commandant espagnol et s'appuyait surtout sur ce que le capitaine Herbst, dont le bâtiment n'était pas suffisamment armé pour être considéré comme vaisseau de guerre, avait abusé du pavillon royal, et s'était en outre rendu suspect en s'approchant de trop près du port bloqué de Gibraltar. Toutefois le secrétaire d'état s'offrit de faire relâcher le bâtiment, si le capitaine danois voulait consentir à lui vendre les munitions de guerre qu'il avait à son bord.

Le baron de Rosenkron, ministre des affaires étrangères de S. M. Danoise, auquel M. de Reventlow avait fait rapport de ce qui venait d'arriver, après avoir pris les ordres du roi, chargea ce dernier de déclarer, au nom de S. M., au ministère espagnol, que la corvette *le Saint-Jean* ainsi que la cargaison, non-seulement étaient propriété du roi, mais qu'étant muni du pavillon militaire, *unique caractère indispensable des vaisseaux de guerre*, S. M. s'attendait que l'ordre de relâcher la corvette, et de la faire considérer à sa sortie du port de Cadix comme vaisseau de guerre, serait donné immédiatement après cette déclaration.

Le roi d'Espagne hésita de prononcer sur l'admission de ce principe mis en avant par la cour de Danemark et crut devoir consulter les puissances de la neutralité armée, avant que de prendre une détermination définitive à ce sujet. Il chargea, en conséquence, son ministre à la Haye, le chevalier de Liaño, et M. Normandez, son chargé d'affaires à la cour de Saint-Pétersbourg, de présenter une note à ce sujet aux États-Généraux, et au ministère de l'impératrice de Russie.

*Extrait du Registre des résolutions de LL. HH. PP. les États-Généraux des Provinces-Unies, du 16 août 1782.*

Ouï le rapport de MM. Brantzen et autres députés de LL. HH. PP. pour les affaires maritimes, lesquels, en conséquence de la résolution du 27 mai dernier, ont examiné un mémoire de M. le chevalier de Liaño, ministre plénipotentiaire de S. M. le roi d'Espagne, relativement à une frégate danoise nommée *le Saint-Jean*, qui, dans le mois de février dernier, avait été amenée à Cadix par des vaisseaux de guerre espagnols, et que S. M. le roi de Danemark réclamait comme un vaisseau de guerre; ces députés ayant encore examiné, en conséquence de la résolution de LL. HH. PP. du 29 mai, une lettre de M. le comte de Rechteren, leur envoyé extraordinaire à la cour d'Espagne, écrite d'Aranjuez le 9 du mois précédent, et accompagnée de copies et papiers qui lui avaient été remis par M. le comte de Reventlow, ministre de la cour de Copenhague auprès de celle d'Espagne, relativement à ladite frégate danoise, comme aussi la note originale que, par considération pour LL. HH. PP., ce ministre danois lui avait en même temps fait parvenir; de plus, ces députés ayant, en conséquence de la résolution du 17 juin, examiné un mémoire de M. de Saint-Saphorin, envoyé extraordinaire de S. M. le roi de Danemark à la Haye, communiquant à LL. HH. PP., par ordre de sa cour, cinq pièces originales relatives à ladite frégate danoise; le tout mentionné plus au long dans ces mémoires et dans la lettre susmentionnée, ainsi qu'aux actes des 27 et 29 mai, et 17 juin derniers;

et ayant, sur le tout, ouï les considérations et l'avis des commissaires respectifs de l'amirauté présentement assemblés;

Sur quoi ayant été délibéré, il a été trouvé bon et résolu qu'il sera répondu à M. le chevalier de Liaño, sur son mémoire du 27 mai dernier, que LL. HH. PP. préféraient, pour elles, de ne pas déterminer si, et *jusqu'à quel point l'on pourrait, à la vue du pavillon seul, distinguer précisément un vaisseau de guerre d'un navire marchand*; mais qu'elles pensent pouvoir, dans le cas présent, faire intercession et instance auprès de S. M., pour qu'il lui plaise de relâcher le vaisseau danois en question, comme vaisseau du roi, et de lui permettre de continuer sa route : « Vu qu'à leur avis, il conste pleinement que ce n'est » pas un navire marchand propre à transporter des marchan- » dises pour le compte de particuliers, mais qu'il est équipé » effectivement pour le service de S. M. Danoise, et mis réelle- » ment sous les ordres des officiers du roi, qui, munis de com- » mission en forme, sont chargés d'exécuter avec ce vaisseau » les ordres de Sadite M., conformément à leurs instructions. »

Et sera remis extrait de la présente résolution de LL. HH. PP. par l'agent Van der Burg de Spieringshoek à MM. de Liaño et de Saint-Saphorin, ministres des cours respectives d'Espagne et de Danemark, tandis que pareil extrait sera envoyé à M. le comte de Rechteren, envoyé extraordinaire de LL. HH. PP. à la cour de Madrid, de même qu'à M. le comte de Rechteren de Burgbruiningen, envoyé extraordinaire à la cour de Copenhague, pour leur servir d'informations et pour en faire l'usage qu'il jugeront convenable; et sera finalement remis extrait de la présente résolution à M. le prince de Galitzin et M. de Marcoff, ministres de Russie près la république, pour leur servir d'informations et les prier de vouloir bien s'informer de l'intention de S. M. Impériale relativement à la différence qui caractérise le vaisseau de guerre et le vaisseau marchand, et cela pour pouvoir prévenir toute dispute, et établir ensuite, de concert avec les autres puissances, un principe fixe à cet égard.

Et sera envoyé extrait de cette même résolution, comme

aussi de toutes les pièces qui y ont rapport, à M. de Wassenaer-Starrenburg, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de LL. HH. PP. à la cour de Russie.

V. Kuffelaer.

*S'accorde avec le susdit registre,*

FAGEL.

---

*Note de M. de Zinowieff, ministre de Russie à Madrid, adressée au ministère de S. M. Catholique.*

S. M. Impériale de toutes les Russies, convaincue de l'équité qui règle dans toutes les occasions les démarches de S. M. Catholique, était dans l'attente que ses représentations antérieures du 29 avril, faites en faveur de la corvette danoise *le Saint-Jean*, ne demeureraient pas sans effet, et que cette dernière ne tarderait pas d'être relâchée d'une manière satisfaisante pour la cour de Copenhague.

Mais la note qui vient d'être remise par M. le chargé d'affaires de Normandez au ministère de l'Impératrice, en date du 22 juin, ayant donné à connaître le désir de la cour de Madrid de pouvoir recueillir, avant que de prendre un parti décisif quelconque sur l'affaire en question, le suffrage des puissances maritimes, sur ce qui constitue le véritable caractère d'un vaisseau armé en guerre; et s'il faut considérer comme vaisseau royal de guerre tout bâtiment portant pavillon militaire, qu'il soit marchand ou ne le soit point; qu'il soit ou non entièrement armé : S. M. Impériale, pour ne pas retarder trop sa réponse, en la concertant au préalable avec les autres cours, auxquelles toutefois elle en donnera part, ne balance point de confier en attendant son propre sentiment, sur cet objet, à S. M. Catholique, persuadée que l'ayant puisé dans les notions primitives du droit des gens, il se rencontrera probablement avec celui des autres puissances, et qu'ainsi, S. M. Catholique elle-même n'aura pas de peine à y adhérer en plein.

En conséquence, le soussigné, ministre plénipotentiaire, est chargé de déclarer par ordre exprès de sa cour :

1° Que l'impératrice juge être conforme aux principes du droit des gens, qu'un bâtiment autorisé, selon les usages de la cour ou de la nation à laquelle il appartient, à porter pavillon militaire, doit être envisagé dès lors comme un bâtiment armé en guerre;

2° Que ni la forme de ce bâtiment, ni sa destination antérieure, ni le nombre d'individus qui en composent l'équipage, ne peuvent plus altérer en lui cette qualité inhérente, pourvu que l'officier commandant soit de la marine militaire;

3° Que tel ayant été le cas de la corvette *le Saint-Jean*, ainsi que la commission du capitaine, et, ce qui est plus, la déclaration formelle de la cour de Copenhague l'ont démontré, cette dernière peut aussi appliquer à ce bâtiment les mêmes principes, et revendiquer en sa faveur tous les droits et les prérogatives du pavillon militaire.

Le soussigné doit ajouter, que la conviction intime avec laquelle S. M. Impériale se sent affectée de ces vérités ne lui laisse aucun doute que S. M. Catholique, en les appréciant de son côté de plus près, ne leur refusera pas la même évidence, d'autant plus que les droits exclusifs du pavillon militaire sont tellement reconnus et avoués par les puissances maritimes, que les bâtiments marchands mêmes, qui se trouvent être sous sa protection, sont exempts par là de toute visite quelconque, et que, dans la contestation récente qui s'est élevée au mois de septembre de l'année passée, entre l'Angleterre et la Suède, au sujet de six navires marchands de celle-ci, qu'en dépit du convoi du vaisseau de guerre nommé *le Wasa*, la première en se fondant en cela sur un traité de commerce particulier avec l'autre, prétendait faire visiter dans une de ses rades, la cour de Londres a fini par laisser tomber la question.

Au reste, comme d'un côté l'impératrice est très-éloignée de trouver à redire à ce que la cour de Madrid prenne, en cas d'admission des principes susdits, les arrangements qu'elle jugera convenables dans ses états, ports et mers, au sujet du commerce maritime des autres nations, elle se promet aussi de l'autre, de sa sagesse et justice, que ces arrangements seront tou-

jours tels à ne point restreindre ni gêner la liberté de commerce des autres nations, puisque autrement ces dernières seraient réduites à la nécessité d'en prendre à leur tour de pareils vis-à-vis du commerce espagnol.

S. M. Impériale se flatte enfin, et vu les raisons qui, selon toutes les circonstances alléguées, parlent en faveur de la corvette danoise *le Saint-Jean*, que S. M. Catholique voudra se rendre aux instances qu'elle est dans le cas d'interposer derechef dans cette affaire, pour la cour de Danemark, son alliée, et qu'en conséquence, celle-ci ne tardera plus d'obtenir la satisfaction qu'elle sollicite.

DE ZINOWIEFF.

---

ANNEXE D, page 227.

*Lettre du directeur de l'administration des douanes, portant: que les bâtiments de guerre étrangers sont exempts de visite, par principe de réciprocité.*

Paris, 27 mars 1840.

La circulaire imprimée, du 13 juillet 1814, a prescrit de s'abstenir d'envoyer des préposés à bord des bâtiments de guerre de S. M. Britannique, et de se borner à les surveiller extérieurement.

La même immunité a été étendue aux vaisseaux de guerre espagnols par une instruction récemment adressée aux directeurs maritimes.

A cette occasion, M. le ministre des affaires étrangères, consulté sur la question générale par le département des finances, a fait connaître que la France réclamait partout, à l'étranger, l'affranchissement de visite pour ses bâtiments de guerre; qu'en fait rien n'annonçait que nulle part il leur fût refusé, et qu'il convenait ainsi, par mesure de juste réciprocité, de l'accorder aussi dans nos ports à tous les bâtiments de guerre des puissances étrangères, sauf à user de représailles à l'égard de celles chez lesquelles notre pavillon n'en jouirait pas.

Ainsi, en règle générale, tout bâtiment de guerre étranger doit être exempt de visite des douanes à bord; on doit se borner, à cet égard, à une surveillance tout extérieure. Si quelque exception devait être faite à ce principe, elle serait l'objet d'ordres spéciaux.

Bien que la règle ici rappelée ne soit que la confirmation de ce qui existe généralement dans la pratique, il m'a paru utile de la porter à la connaissance du service afin de dissiper toute incertitude dans les localités où la relâche des bâtiments de guerre n'est qu'accidentelle.

*Le conseiller d'État, Directeur de l'administration,*
*Signé* Th. Gréterin.

---

ANNEXE E, page 263.

*Traité pour l'abolition de la Traite* (1).

I. LL. MM. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, le roi de Prusse, l'empereur de toutes les Russies s'engagent à prohiber tout commerce d'esclaves, soit par leurs sujets, soit sous leurs pavillons respectifs ou par voie de capital appartenant à leurs sujets respectifs, et à déclarer piraterie un pareil trafic. LL. MM. déclarent en outre que tout vaisseau qui essayerait de faire la traite perdra, par ce seul fait, son droit à la protection du pavillon.

II. Pour remplir d'une manière plus complète le but du présent traité, les hautes parties contractantes conviennent, d'un commun accord, que ceux de leurs vaisseaux de guerre qui auront des ordres et mandats spéciaux, préparés conformément aux dispositions de l'annexe A du traité, pourront visiter tout navire marchand appartenant à l'une ou à l'autre des parties contractantes, qui serait rationnellement soupçonné de faire la traite, ou d'avoir armé à cet effet, ou de s'être livré à la traite durant le

---

(1) Ce traité n'a pas été ratifié par la France. (Voir ci-dessus, ch. 5, p. 95.)

voyage où il aura été rencontré par lesdits croiseurs, et que lesdits croiseurs pourront arrêter et emmener les navires pour qu'ils soient jugés de la manière convenue ci-après. Cependant le droit de visite à l'égard des navires marchands ou autres appartenant aux hautes parties contractantes sera exercé uniquement par les vaisseaux de guerre dont les commandants auront le rang de capitaine et de lieutenant de la marine impériale ou royale, si ce n'est dans le cas où, à raison d'un décès ou pour toute autre cause, le commandement aurait été transmis à un officier d'un rang inférieur. Le commandant recevra des mandats qui seront revêtus des formalités prescrites dans l'annexe du traité A.

Le droit de visite réciproque ne pourra pas être exercé dans la Méditerranée. En outre, l'espace dans lequel l'exercice de ce droit se trouvera restreint sera limité, au nord, par le 32e degré de latitude nord; à l'ouest, par la côte orientale d'Amérique, en prenant pour point de départ l'endroit où le 32e degré de latitude nord atteint cette côte, jusqu'au 45e degré de latitude sud; au sud, par le 45e degré de latitude sud, à partir de l'endroit où ce degré atteint la côte orientale de l'Amérique, jusqu'au 80e degré de longitude est du méridien de Greenwich, et, à l'est, par le même degré de longitude, en prenant pour point de départ l'endroit où ce degré est coupé par le 45e degré de latitude sud, jusqu'à la côte de l'Inde.

III. Chacune des hautes parties contractantes qui voudra employer des croiseurs pour la suppression de la traite et pour exercer le droit réciproque de visite se réserve de déterminer à son gré le nombre des vaisseaux qui seront employés au service stipulé dans l'article 2 du présent traité, ainsi que les stations où ces vaisseaux croiseront. Les noms des vaisseaux et de leurs commandants seront communiqués par chacune des hautes parties contractantes aux autres; et quand un croiseur sera placé dans une station ou rappelé, il en sera donné connaissance, afin que les ordres nécessaires soient transmis par le gouvernement autorisant la visite, et renvoyés quand ils ne seront pas nécessaires pour l'exécution du traité.

IV. Immédiatement après que le gouvernement qui emploie les croiseurs aura notifié au gouvernement qui doit autoriser la visite le nombre et les noms des croiseurs qu'il a l'intention d'employer, les ordres autorisant la visite seront revêtus des formalités établies par l'annexe A du présent traité, et délivrés par le gouvernement qui autorise la visite au gouvernement qui emploie les croiseurs. Dans aucun cas, le droit de visite ne s'appliquera aux vaisseaux de guerre des hautes parties contractantes. Les hautes parties contractantes s'entendront pour établir un signal particulier qui sera employé exclusivement par les croiseurs qui auront reçu mandat relativement au droit de visite.

V. Les croiseurs des hautes parties contractantes autorisés à exercer le droit de visite et de détention, en exécution du présent traité, se conformeront rigoureusement aux instructions annexées audit traité à la lettre B, dans tout ce qui a rapport aux formalités de la visite et de la détention, ainsi qu'aux mesures qui devront être prises pour que les navires qui seraient soupçonnés de s'être livrés à la traite soient renvoyés devant les tribunaux compétents. Les hautes parties contractantes se réservent la faculté de changer, d'un commun accord, ces Instructions, suivant que les circonstances rendraient des changements nécessaires. Les croiseurs des hautes parties contractantes devront se prêter secours dans toutes les circonstances où il serait avantageux d'agir en commun.

VI. Toutes les fois qu'un bâtiment marchand naviguant sous le pavillon de l'une des hautes parties contractantes aura été pris par un croiseur d'une autre partie dûment autorisée à cet effet, d'après les dispositions du présent traité, le vaisseau marchand, ainsi que le maître, l'équipage, la cargaison et les esclaves à bord, seront conduits dans tel endroit que les hautes parties contractantes auraient respectivement choisi dans ce but, et livrés aux autorités désignées par le gouvernement dans le territoire duquel cet endroit se trouverait, afin qu'une instruction soit dirigée contre eux devant les tribunaux compétents, de la manière qui sera déterminée ci-après. Quand le

commandant du croiseur ne jugera pas convenable d'emmener lui-même et de livrer le navire saisi, il confiera ce soin à un officier du rang de lieutenant dans la marine royale ou impériale, ou au moins à l'officier qui sera le troisième en grade.

VII. Si le commandant d'un croiseur d'une des hautes parties contractantes soupçonne un navire marchand, naviguant sous convoi ou en compagnie d'un vaisseau de guerre d'une des autres parties contractantes, de s'être livré à la traite, ou d'avoir été armé pour la traite, il fera connaître ses soupçons au commandant du vaisseau de guerre, qui visitera seul le navire suspect; et dans le cas où le commandant trouverait des esclaves à bord, il ordonnera que le navire, le maître, l'équipage et la cargaison, ainsi que les nègres à bord, soient conduits dans un port de la nation à laquelle appartiendra le navire saisi, pour qu'une instruction soit commencée devant les tribunaux compétents, de la manière ci-après déterminée.

VIII. Aussitôt qu'un navire marchand, saisi et emmené pour être vendu, arrivera dans le port où il devra être conduit d'après l'annexe 13 du présent traité, le commandant du croiseur qui l'aura arrêté, ou l'officier chargé de le conduire, transmettra aux autorités compétentes une copie signée par lui de toutes les listes, déclarations et autres documents spécifiés dans les instructions annexées au présent traité sous la lettre B, et les autorités visiteront, en conséquence, le navire saisi et sa cargaison; elles examineront aussi l'équipage et les esclaves qui se trouveront à bord, après avoir préalablement fait connaître le moment de la visite et de l'examen au commandant du croiseur ou à l'officier qui aura amené le navire, afin qu'il puisse y assister, ou une autre personne qu'il aurait chargée de ce soin. Il sera dressé procès-verbal en duplicata. Ce procès-verbal sera signé par toutes les personnes qui y auront pris part, qui y auront assisté; un de ces duplicata sera remis au commandant du croiseur ou à l'officier désigné par lui pour emmener le bâtiment saisi.

IX. Tout navire marchand, de l'une ou de l'autre des quatre nations, qui sera visité et saisi en vertu des articles du

présent traité, sera, à moins de preuve contraire, réputé avoir fait la traite, ou avoir été équipé pour ce trafic, si, dans l'équipement ou à bord dudit vaisseau, pendant le voyage où il sera saisi, on trouve un des articles ci-après déterminés : 1° des écoutilles ouvertes au lieu des écoutilles fermées dont on se sert dans les navires marchands; 2° des cloisons dans la cale ou sur le pont en plus grand nombre qu'il n'est nécessaire à des vaisseaux faisant un trafic légitime; 3° des planches destinées à faire un second pont; 4° des menottes ou des chaînes; 5° une plus grande quantité d'eau dans les barils qu'il n'en faut pour la consommation de l'équipage; 6° un nombre extraordinaire de barils ou d'autres vases pour y mettre de l'eau, à moins que le maître ne produise un certificat de la douane constatant que les propriétaires du navire ont prouvé suffisamment que ce nombre extraordinaire n'est destiné qu'à recevoir de l'huile de palme, ou à être employé à d'autres objets d'un commerce légitime; 7° une plus grande quantité de gamelles et de corbillons qu'il n'en faut pour l'équipage du navire; 8° une chaudière ou autre appareil de cuisine d'une capacité extraordinaire et plus grande qu'il n'est nécessaire pour l'usage de l'équipage, ou plus d'une chaudière ou autre appareil de cuisine de la grandeur ordinaire; 9° une quantité extraordinaire de riz, de manioc ou de cassada appelé farine, ou de maïs ou blé indien, ou de toute autre denrée dépassant les besoins ordinaires de l'équipage, à moins que tous ces articles ne figurent sur le manifeste comme faisant partie de la cargaison; 10° une plus grande quantité de nattes qu'il n'est nécessaire pour l'usage du navire, à moins qu'il ne soit dit dans le manifeste qu'elles font partie de la cargaison. S'il est établi qu'un ou plusieurs des articles ci-dessus sont à bord ou ont été à bord durant le voyage où le navire a été pris, ce fait sera considéré comme établissant que le navire a fait la traite. En conséquence, le navire sera condamné et déclaré de bonne prise, à moins que les maîtres ou les propriétaires ne prouvent jusqu'à la dernière évidence qu'à l'époque de la capture le navire faisait un trafic licite, et que les articles trouvés à bord ou embarqués pendant le voyage

étaient indispensables pour que le navire fût en état d'atteindre son but légitime.

X. Il sera procédé immédiatement contre le bâtiment détenu, ainsi qu'il a été dit plus haut; son capitaine, son équipage et sa cargaison comparaîtront par-devant les tribunaux compétents du pays auquel il appartient. Ils seront jugés et condamnés suivant les formes et les lois établies en vigueur dans ce pays; et, s'il résulte du procès que ledit bâtiment faisait la traite, ou qu'il avait été équipé pour ce trafic, le bâtiment, son gréement et sa cargaison de marchandises seront confisqués; et le capitaine, l'équipage et leurs complices subiront les dispositions des lois par lesquelles ils auront été jugés. En cas de confiscation, le produit de la vente du bâtiment précité sera, dans le délai de six mois, à partir de la date de la vente, mis à la disposition du gouvernement du pays auquel appartient le navire qui a fait la capture, pour être employé conformément aux lois du pays.

XI. Si l'un des objets spécifiés dans l'article 9 du traité est trouvé à bord d'un navire marchand, ou s'il est prouvé qu'il en a eu quelqu'un pendant le voyage dans lequel il a été capturé, aucune indemnité pour pertes, dommages et dépenses relatives à la détention dudit navire ne sera accordée, en aucun cas, soit au capitaine, soit au propriétaire, soit à toutes autres personnes intéressées dans l'armement et dans le chargement, même quand une sentence de condamnation n'aurait pas été prononcée contre ledit navire à la suite de sa détention.

XII. Dans tous les cas où un navire aura été détenu en conformité du présent traité, comme ayant été employé au commerce des esclaves, ou équipé pour ce trafic, et qu'il aura été en conséquence jugé et confisqué, le gouvernement du croiseur qui aura opéré la capture, ou le gouvernement dont le tribunal aura condamné le navire, pourra acheter le navire condamné pour le service de sa marine royale, au prix fixé par une personne compétente choisie à cet effet par ledit tribunal. Le gouvernement dont le croiseur aura opéré la capture aura un droit de préférence dans l'achat du navire. Mais si le bâtiment con-

damné n'est pas acheté de la manière ci-dessus spécifiée, il sera détruit et dépecé immédiatement après la sentence de confiscation, et vendu en portions séparées après avoir été dépecé.

XIII. Quand, par sentence du tribunal compétent, il aura été reconnu d'une manière certaine qu'un navire marchand, détenu en vertu du présent traité, n'était pas engagé dans le commerce des esclaves, et n'était pas équipé pour ce trafic, ce navire sera restitué à ses propriétaires légitimes. Et si, dans le cours des opérations, il était prouvé que le bâtiment a été visité et détenu illégalement et sans une cause suffisante de suspicion, ou s'il était prouvé que la visite ou la détention ont été accompagnées d'abus ou de vexations, le commandant du croiseur ou l'officier qui se serait transporté à bord dudit navire, ou l'officier qui aurait reçu l'ordre de s'y transporter, et sous l'autorité duquel, suivant la nature du cas, l'abus ou la vexation auraient eu lieu, seront tenus à des dommages-intérêts envers les capitaine, armateurs et propriétaires du navire et de sa cargaison. Ces dommages-intérêts seront déterminés par le tribunal devant lequel seront portées les accusations contre le navire détenu, son capitaine, son équipage et sa cargaison; et le gouvernement du pays auquel appartient l'affaire qui aurait donné lieu à la fixation de dommages-intérêts payera le montant desdits dommages-intérêts dans le délai de six mois à partir de la date de la sentence, quand cette sentence aura été prononcée par un tribunal siégeant en Europe, et dans le délai d'une année quand le jugement aura eu lieu hors d'Europe.

XIV. Quand, dans la visite ou la détention d'un navire marchand, effectuée en vertu du présent traité, quelques abus ou vexations auront été commis, et quand le navire n'aura pas été livré à la juridiction de sa propre nation, le capitaine fera une déclaration sous serment des abus ou des vexations dont il aurait à se plaindre, ainsi que du montant des dommages et intérêts qu'il entend réclamer, et cette déclaration devra être faite par lui devant les autorités compétentes du premier port de son pays où il arrivera, ou devant l'agent consulaire de sa propre nation dans un port étranger, dans le cas où le navire

aborderait d'abord un pays étranger où se trouve un agent de son pays. Cette déclaration sera vérifiée au moyen d'un interrogatoire sous serment des principales personnes composant l'équipage, ou des passagers qui auront été témoins de la visite ou de la détention; il en sera dressé un procès-verbal dans les formes, dont deux copies seront délivrées au capitaine, qui en expédiera une à son gouvernement à l'appui de sa demande en dommages-intérêts.

Il est bien entendu que, si quelques circonstances imprévues empêchaient le capitaine de faire sa déclaration, elle serait faite par le propriétaire du navire ou par toute autre personne intéressée dans l'armement et le chargement dudit navire. Sur une copie du procès-verbal ci-dessus mentionné qui lui aura été transmise, le gouvernement du pays auquel appartient l'officier contre lequel s'élèveraient les plaintes d'abus ou de vexations fera procéder immédiatement à une enquête; et, si la validité de la plainte est reconnue, ce gouvernement sera tenu de payer au capitaine, au propriétaire ou à toute autre personne intéressée dans l'armement ou le chargement du navire molesté, le montant des dommages et intérêts qui lui sont dus.

XV. Les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement à se communiquer les unes aux autres, quand elles en seront requises, et sans frais, les instances engagées et les jugements rendus relativement aux navires visités ou détenus en exécution des dispositions du présent traité.

XVI. Les hautes parties contractantes promettent d'assurer la mise en liberté immédiate de tous les esclaves qui seront trouvés à bord des navires saisis et condamnés en vertu des stipulations du présent traité.

XVII. Les hautes parties contractantes invitent les puissances maritimes de l'Europe qui n'ont pas encore conclu de traités pour l'abolition du commerce des esclaves à accéder au présent traité.

XVIII. Les actes ou les pièces annexés au présent traité, et qui devront être mutuellement considérés comme en faisant partie intégrante, sont les suivants : *A*. Formes de mandats

d'autorisations et d'ordres, pour servir de guide aux croiseurs de chaque nation dans les visites et saisies qui seront faites en vertu du présent traité. *B.* Instructions pour les croiseurs des forces navales employées en vertu du présent traité pour la suppression du commerce des esclaves.

XIX. Le présent traité, consistant en 19 articles, sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres, dans le délai de deux mois de cette date, ou plus tôt s'il est possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité en anglais et en français, et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le vingtième jour de décembre de l'année de Notre-Seigneur 1841.

*Signé :* ABERDEEN, KOLLER, SAINTE-AULAIRE, SCHLNITZ, BRUNOW.

Suivent des instructions aux croiseurs, dont voici la teneur :

1° Quand il se rencontrera un navire marchand appartenant ou portant le pavillon d'une des hautes parties contractantes, l'officier commandant le vaisseau croiseur devra, avant de procéder à la visite, exhiber au capitaine dudit navire les ordres spéciaux qui lui confèrent par exception le droit de le visiter ; et il délivrera à ce capitaine un certificat signé de lui, spécifiant le grade qu'il occupe dans la marine de sa nation et le nom du vaisseau qu'il commande, en déclarant que le seul but de sa visite est de s'assurer si le navire est engagé dans le commerce des esclaves ou équipé pour se livrer à ce trafic, ou s'il a été engagé dans ce trafic pendant le voyage dans le cours duquel il a été rencontré par ledit croiseur. Quand la visite sera faite par un officier du vaisseau croiseur autre que son commandant, cet officier ne pourra être d'un grade moindre que celui de lieutenant de la marine royale, à moins qu'il ne soit l'officier commandant en second le vaisseau par lequel la visite est faite ; et, dans ce cas, cet officier exhibera au capitaine du navire marchand une copie des ordres spéciaux ci-dessus mentionnés, signée par le commandant du croiseur, et lui déli-



vrera également un certificat signé, spécifiant le rang et le grade qu'il occupe dans la marine militaire de son pays, le nom du commandant sous les ordres duquel il agit, le nom du croiseur auquel il appartient, et l'objet de sa visite, ainsi qu'il a été dit ci-dessus. S'il est reconnu par la visite que les papiers du navire sont en règle et son commerce légal, l'officier spécifiera sur le livre de bord du navire visité que la visite a eu lieu en vertu des instructions spéciales ci-dessus mentionnées. Après l'accomplissement de ces formalités, le bâtiment pourra continuer son voyage.

2° Si, par suite de la visite, l'officier commandant le croiseur est d'avis qu'il y a des raisons suffisantes de croire que le bâtiment fait la traite, qu'il a été équipé pour ce trafic ou qu'il s'y est livré pendant la traversée dans laquelle il a été rencontré par le croiseur, et s'il se détermine en conséquence à le détenir et à le remettre à la juridiction des autorités compétentes, il aura le soin de faire rédiger en double la liste de tous les papiers trouvés à bord, il signera cette liste et le duplicata, faisant suivre son nom par l'indication de son grade dans la marine et par le nom du bâtiment sous ses ordres. Il fera pareillement et signera en double une déclaration énonçant la place et l'époque de la prise, le nom du bâtiment et celui du capitaine, les noms des personnes de l'équipage, et le nombre et la condition des esclaves trouvés à bord. Cette déclaration contiendra de plus une description exacte de l'état du bâtiment et de la cargaison.

3° Le commandant du croiseur conduira ou enverra sans retard le bâtiment saisi avec son capitaine, l'équipage, les passagers, la cargaison et les esclaves trouvés à bord, dans l'un des ports ci-après spécifiés, afin qu'il puisse être procédé à leur égard conformément aux lois du pays dont le bâtiment porte le pavillon; et il les remettra aux autorités compétentes ou aux personnes spécialement désignées à cet effet par le gouvernement auquel appartiendra ledit port.

4° Nul ne sera enlevé du bord du navire saisi : aucune partie de sa cargaison, aucun des esclaves trouvés à son bord n'en

sera retiré qu'après que ce bâtiment aura été remis aux autorités de sa nation ; à moins que l'éloignement de tout ou partie de l'équipage ou des esclaves trouvés à bord n'ait été jugé nécessaire, soit dans l'intérêt de la conservation de leur existence, soit pour toute autre considération d'humanité, soit pour la sûreté des personnes chargées de diriger le bâtiment après sa saisie. Dans ces cas, le commandant du croiseur ou l'officier chargé de conduire le navire détenu déclarera les susdites absences en expliquant les motifs; et les capitaines, matelots, passagers ou esclaves ainsi éloignés seront conduits au même port que le bâtiment et sa cargaison, suivant les règlements ci-après ; il est bien entendu que rien dans ce paragraphe ne sera susceptible d'application aux esclaves trouvés à bord des bâtiments autrichiens, prussiens ou russes. Il sera procédé à l'égard desdits esclaves de la manière spécifiée au paragraphe suivant.

5° Tous les bâtiments autrichiens qui seront détenus dans les stations d'Amérique ou d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront traduits et remis à la juridiction autrichienne à Trieste; et si l'on trouve des esclaves à bord d'un bâtiment autrichien à l'époque de sa prise, le bâtiment sera d'abord envoyé, pour faire le dépôt des esclaves, au port où il aurait été jugé s'il avait navigué sous pavillon anglais ou français. Ensuite le bâtiment sera envoyé et remis à la juridiction autrichienne à Trieste, ainsi qu'il a été dit plus haut. Tous les bâtiments français qui seront détenus sur la côte occidentale d'Afrique par des croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction française à Gorée. Tous les bâtiments français qui seront détenus sur la côte orientale d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction française à l'île de Bourbon. Tous les bâtiments français qui seront détenus sur la côte d'Amérique, au sud du 10° degré de latitude nord, par les croiseurs des autres parties contractantes, seront conduits et remis à la juridiction française à Cayenne. Tous les bâtiments français qui seront détenus dans les Indes occidenta-

les, ou sur le littoral américain au nord du 10e degré de latitude nord, par les croiseurs des autres parties contractantes, seront conduits et remis à la juridiction française à la Martinique. Tous les bâtiments anglais qui seront détenus sur la côte occidentale d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction anglaise à Bathurst, sur la rivière Gambie. Tous les bâtiments anglais qui seront détenus sur la côte orientale d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction anglaise au cap de Bonne-Espérance. Tous les bâtiments anglais qui seront détenus sur la côte d'Amérique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction anglaise, à la colonie de Demerary ou à Port-Royal à la Jamaïque, suivant que le commandant du croiseur le jugera convenable. Tous les bâtiments anglais qui seront détenus dans les Indes occidentales par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction anglaise, à Port-Royal dans la Jamaïque. Tous les bâtiments prussiens qui seront détenus dans les stations d'Amérique ou d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction prussienne à Stettin. Mais si l'on trouve des esclaves à bord d'un bâtiment prussien au moment de sa détention, le bâtiment sera d'abord envoyé, pour faire le dépôt de ses esclaves, au port où il aurait été jugé s'il avait navigué sous pavillon anglais ou français. Ensuite le bâtiment sera envoyé et remis à la juridiction prussienne à Stettin, ainsi qu'il a été dit. Tous les bâtiments russes qui seront détenus dans les stations d'Amérique ou d'Afrique par les croiseurs des autres parties contractantes seront conduits et remis à la juridiction russe à Cronstadt ou à Revel, suivant que la saison permettra de gagner l'un ou l'autre de ces ports; mais si l'on trouve des esclaves à bord d'un bâtiment russe au moment de sa détention, le bâtiment sera d'abord envoyé, pour faire le dépôt de ses esclaves, au port où il aurait été jugé s'il avait navigué sous pavillon anglais ou français. Le bâtiment sera ensuite envoyé et remis à la juridiction

russe à Cronstadt ou à Revel, ainsi qu'il a été stipulé plus haut.

6° Aussitôt qu'un bâtiment marchand, après avoir été détenu, comme il a été dit plus haut, arrivera dans un desdits ports ci-dessus mentionnés, le commandant du croiseur, ou l'officier chargé d'amener le bâtiment détenu, remettra aux autorités dûment commises à cet effet par le gouvernement sur le territoire duquel se trouvera ledit port ou ladite place le bâtiment et sa cargaison, ainsi que le maître, l'équipage, les passagers et les esclaves trouvés à bord, avec les papiers saisis à bord du navire et le duplicata de la liste desdits papiers, ledit officier devant garder l'autre liste entre ses mains. Cet officier remettra en même temps auxdites autorités une des déclarations originales, ainsi qu'il a été dit précédemment, y ajoutant la mention de tous changements qui auraient pu survenir depuis l'époque de sa remise, ainsi qu'une copie de la déclaration de tous cas d'absence qui auraient pu avoir lieu, ainsi qu'il a été dit ci-dessus. En faisant la remise de toutes ces pièces, l'officier certifiera leur exactitude prescrite par serment et par écrit.

7° Si le commandant d'un croiseur de l'une des hautes parties contractantes, dûment nanti des instructions spéciales précitées, a quelque raison de croire qu'un bâtiment marchand, sous l'escorte ou en la compagnie d'un vaisseau de guerre de l'une des autres parties contractantes, est engagé dans le commerce des esclaves, ou a été équipé pour faire ce trafic, ou bien a fait acte de ce trafic dans la traversée où il a été rencontré par ledit croiseur, celui-ci se bornera à faire part de ses soupçons au commandant du vaisseau de guerre, et il laissera à ce dernier le soin de procéder seul à la visite du navire suspect, et de le remettre à la juridiction de son pays s'il y a lieu.

8° Par l'article 4 du traité il est stipulé que jamais le droit réciproque de visite ne sera exercé sur des vaisseaux de guerre des hautes parties contractantes. Il est convenu que cette exception s'appliquera également aux bâtiments de la compagnie russo-américaine, qui, commandés par des officiers de la marine impériale, sont autorisés par le gouvernement impérial à

porter un pavillon qnl les distingue de la marine marchande, et sont armés et équipés de même que les transports de guerre. Il est en outre et demeure entendu que lesdits bâtiments seront nantls d'une patente russe certifiant leur origine et leur destination. La forme de cette patente sera adoptée d'nn commnn accord. Il est convenu que cette patente, émanée de l'autorité compétente en Russie, sera contre-signée à Saint-Pétersbonrg par les consulats de la France et de la Grande-Bretagne.

9° Dans la trolslème clanse de l'article 9 du traité, il est stipulé qu'à moins de la preuve du contraire, nn bâtiment sera présumé engagé dans le commerce des esclaves sl l'on trouve à bord des planches de rechange destinées à former un second pont ou pont des esclaves. Pour prévenlr tout abus qni pourrait résulter d'une interprétation arbitraire de cette clause, il est spécialement recommandé aux crolseurs de ne pas l'appliquer aux bâtiments autrichiens, prussiens ou russes, faisant le commerce dn bois de construction, dont les déclarations prouveront que les planches et sollves qn'ils ont ou ont eues à bord font ou ont fait partie de leur cargaison commerciale. En conséquence, pour ne pas fatigner le commerce légitime, les croiseurs ont l'ordre exprès de n'agir d'après les stipulations consignées dans la trolslème clause de l'article 9 que lorsqu'il y aura à bord du bâtiment visité des planches de rechange évidemment destinées à former un pont des esclaves.

Les plénipotentiaires soussignés ont résolu, conformément à l'art. 18 du traité signé par eux aujourd'hnl, que ces lnstructions seront annexées au tralté signé aujourd'hul entre l'Angleterre, l'Autriche, la France, la Prusse et la Russie, pour la suppression du commerce des esclaves d'Afrique, et qu'elles seront consldérées comme partie lntégrante dn traité. En fol de quoi les plénipotentiaires des hantes parties contractantes ont signé l'annexe, et ils y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le vingtième jour de décembre de l'année de Notre-Seigneur 1841.

*Signé :* Aberdeen, Koller, Sainte-Aulaire, Schlnitz, Baunow.

## ANNEXE F, page 237.

*Loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime* (10 avril 1825).

### TITRE Ier. — DU CRIME DE PIRATERIE.

Art. 1er. Seront poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passe-port, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition; 2° tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou états différents.

Art. 2. Seront poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français, ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque, ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements; 3° le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'état dont il aurait commission.

Art. 3. Seront également poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course; 2° tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé,

commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

Art. 4. Seront encore poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates, ou à l'ennemi.

Art. 5. Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 1er de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, chefs et officiers, de la peine des travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage, de celle des travaux forcés à temps. — Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni de celle des travaux forcés à perpétuité.

Art. 6. Dans les cas prévus par les paragraphes 1 et 2 de l'article 2, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers, seront punis de mort, et les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à perpétuité. — Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre les officiers et autres hommes de l'équipage. — Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Art. 7. La peine du crime prévu par le paragraphe 1er de l'article 3, sera celle de la réclusion. — Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par le paragraphe 2 du même article, sera puni de mort.

Art. 8. Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 4, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les hommes de l'équipage. — Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage. —

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la peine de mort.

Art. 9. Les complices des crimes spécifiés dans le paragraphe 2 de l'article 1er, le paragraphe 3 de l'art. 2, le paragraphe 2 de l'art. 3, et le paragraphe 2 de l'art. 4, seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes. — Les complices de tous autres crimes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage; le tout, suivant les règles déterminées par les articles 59, 60, 61, 62 et 63 du Code pénal, et sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 265, 266, 267 et 268 dudit Code.

Art. 10. Le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes. — Lorsque la prise aura été faite par des navires du commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

## TITRE III. — POURSUITES ET COMPÉTENCE.

Art. 16. Lorsque des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêchera ni les poursuites ni l'instruction de la procédure criminelle.

Art. 17. S'il y a capture de navires ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés. — Dans tous les cas, les prévenus seront jugés par le tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la Méditerranée ou les autres mers du Levant; et par le tribunal de Brest, lorsque le crime aura été commis sur les autres mers. — Toutefois, lorsqu'un tribunal maritime aura été régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal jugera tous les autres prévenus du même crime, à quelque époque qu'ils soient

découverts, et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés. — Sont exceptés des dispositions du présent article, les prévenus du crime spécifié au paragraphe 1er de l'article 3, lesquels seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

Art. 18. Il sera procédé à l'instruction et au jugement, conformément à ce qui est prescrit par le règlement du 12 novembre 1806. — Néanmoins, si, pour quelque cause que ce soit, des témoins ne peuvent être produits aux débats, il y sera suppléé par la lecture des procès-verbaux et de toutes autres pièces qui seront jugés par le tribunal maritime être de nature à éclaircir la vérité.

Art. 19. Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre Ier de la présente loi seront jugés par le tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédents. — Sont exceptés, et seront jugés par les tribunaux ordinaires, les prévenus de complicité, Français, ou naturalisés Français, autres néanmoins que ceux qui auraient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime. — Et dans les cas où des poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité compris dans l'exception ci-dessus, et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires.

Art. 20. Les individus prévenus des crimes ou de complicité des crimes spécifiés au titre II de la présente loi seront poursuivis et jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires (1).

*Dispositions générales.*

Art. 21. Les lois et règlements auxquels il n'est point dérogé par la présente loi, notamment ceux relatifs à la navigation, aux armements en course et aux prises maritimes, continueront d'être exécutés en ce qui n'est pas contraire à la présente loi.

(1) Ce titre II est relatif au crime de baraterie.

ANNEXE G, page 245.

*Le vice-amiral* Baudin *à M. le ministre de la guerre et de la marine, à Mexico.*

---

FRÉGATE DE S. M. LA NÉRÉIDE.

Anton-Lizardo, le 8 janvier 1839.

Excellence,

Je vois aujourd'hui dans le n° 1341 du *Diario del gobierno* de Mexico une lettre adressée le 28 décembre dernier, par le ministre de la guerre et de la marine, aux secrétaires de la Chambre des représentants, relativement à un projet de règlement de course que le gouvernement mexicain se propose de soumettre au congrès.

A ce sujet, je dois faire connaître à V. E. qu'afin d'empêcher, dans l'intérêt du commerce de toutes les nations, qu'un système de piraterie et de brigandage ne s'organise sous le pavillon mexicain, j'ai donné, dès le 15 décembre dernier, aux capitaines des navires de guerre sous mes ordres des instructions dont voici l'extrait :

« Ne seront considérés comme mexicains que les navires ar-
» més dans un des ports du Mexique, pourvus d'une lettre de
» marque régulière, émanée directement du gouvernement de
» ce pays, et dont le capitaine et les deux tiers de l'équipage au
» moins seront nés mexicains.

» Tout corsaire, sous pavillon mexicain, qui ne satisferait
» pas à ces conditions, sera considéré comme *pirate*, et, comme
» tel, traité avec toute la sévérité des lois de la guerre. »

J'ai l'honneur de présenter à V. E. l'assurance de ma haute considération.

*Signé* Charles Baudin.

ANNEXE H, page 305.

*Avis du conseil d'État sur la compétence en matière de délits commis à bord des vaisseaux neutres, dans les ports et rades de France.*

20 novembre 1806.

Le conseil d'État, qui, d'après le renvoi à lui fait par S. M., a entendu le rapport de la section de législation sur celui du grand juge ministre de la justice, tendant à régler les limites de la juridiction que les consuls des États-Unis d'Amérique, aux ports de Marseille et d'Anvers, réclament, par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation, étant dans les ports et rades de France; — Considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre, et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'état; — Qu'ainsi, le vaisseau neutre admis dans un port de l'état est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu; — Que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; — Mais que si, jusque-là, la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits qui se commettent à bord du vaisseau neutre de la part d'un homme de l'équipage neutre envers un autre homme du même équipage; — Qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé, ou que la tranquillité du port n'est pas compromise;

Est d'avis que cette distinction, indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage, est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière; — Et appliquant cette doc-

trine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des États-Unis ; — Considérant que, dans l'une de ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain *le Newton*, entre deux matelots du même navire, et dans l'autre, d'une blessure grave faite par le capitaine en second du navire *la Sally* à l'un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans son ordre;

Est d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation, et d'interdire aux tribunaux français la connaissance des deux affaires précitées.

*Instruction, en date des 1er et 13 janvier 1834, pour les consuls du royaume de Grèce, donnée par le ministre des affaires étrangères Maurocordatos.*

Art. 28. Les navires grecs entrés dans un port étranger ne peuvent être indéfiniment considérés comme lieux étrangers, et la protection qui leur y est accordée ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche l'intérêt de l'État dans les ports duquel ils se trouvent.

Admis dans un port étranger, ces navires sont donc soumis aux lois de police qui régissent le lieu où ils sont reçus, et les gens de leurs équipages sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient, même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles.

Cependant il est de droit commun, indépendamment des traités particuliers et sans qu'ils soient nécessaires, que toutes les discussions relatives aux salaires et conditions d'engagement de gens de mer, et toutes les contestations entre les gens de l'équipage, ou entre eux et leurs capitaines, ou entre les capitaines de divers bâtiments nationaux, soient terminées par les consuls.

Il est également reconnu que la juridiction territoriale n'a pas lieu à l'égard des délits qui se commettent à bord entre hommes de l'équipage, et que dans ce cas, s'agissant de la dis-

cipline intérieure du navire, l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou que la tranquillité du port n'est pas compromise.

Les consuls connaissent donc de tous les différends survenus dans le ressort de leur département entre les capitaines, matelots et autres individus embarqués sur les navires de commerce, sauf aux consuls à permettre aux plaignants de recourir à qui il appartiendra, suivant les circonstances, dans le cas où ils ne pourraient rendre justice par eux-mêmes.

Cette juridiction s'étend même sur les matelots d'une nation différente qui feraient partie de l'équipage et se trouveraient inscrits au rôle, vu que se trouvant ainsi engagés dans le navire, ils sont soumis au capitaine et aux lois de son pavillon.

---

ANNEXE I, pages 539 et 360.

*Ordre et règlement touchant ce que le Roy désire estre doresnavant observé à la mer entre les vaisseaux et les galères de S. M. et les vaisseaux et galères des autres princes et estats, à l'égard des honneurs et saluts qui doivent estre rendus réciproquement, tant aux places maritimes qu'aux pavillons, estendarts, cornettes et autres marques de commandement, que lesdits vaisseaux et galères portent à la mer.*

EXTRAIT.

Art. 3. Comme S. M. sçait que les autres Roys ont donné leurs ordres que tous leurs vaisseaux et galères, mesme leur pavillon admiral et leur estendart royal, saluent les premiers les places maritimes et les forteresses de S. M., passant devant elles, ou arrivant dans leurs ports, ou mouillant dans leurs rades, et de se contenter pour la reddition du salut, qu'il soit rendu coup pour coup seulement au dit pavillon admiral, et à l'estendart royal, et à tous les autres avec un moindre nombre de coups, selon la dignité de leur commandement, S. M. veut bien aussi qu'il en soit usé de mesme par ses vaisseaux et ga-

lères, à l'égard des places maritimes et forteresses principales de tous les Roys, quand sesdits vaisseaux et galères passeront devant elles, arriveront dans leurs ports ou mouilleront dans leurs rades, sans excepter non plus de cette règle ny son pavillon admiral, ny son estendart royal, lesquels devront aussi estre saluez coup pour coup, et les autres qui auront un commandement inférieur se contenteront d'un moindre nombre de coups.

Art. 4. S. M. ne détermine rien, quant à présent, sur ce sujet, à l'esgard des Anglois, se réservant de donner cy-après aux commandants de ses armées navales des ordres particuliers pour ce qui les concerne, tant à l'entrée des ports qu'aux rencontres de la mer, lesquelles cependant ses vaisseaux et ses galères éviteront autant qu'il leur sera possible.

Art. 5. Mais à l'esgard des vaisseaux du Roy d'Espagne, Sa dite Majesté entend que dans les rencontres de pavillons et d'estendarts égaux, celuy de France se fasse toujours saluer le premier en quelques mers que se fasse la rencontre, mesme sur les costes d'Espagne.

Art. 6. Le vice-admiral de France, la galère patronne et le contre-admiral rencontrant le pavillon admiral ou l'estendart royal d'Espagne ne feront aucune difficulté de le saluer les premiers.

Art. 7. Les vaisseaux de S. M. estant séparez en escadres et un chef à la teste de chacune, avec sa flamme, ou mesme la cornette au grand mast, s'ils rencontrent en mer des vaisseaux d'Espagne avec le pavillon d'admiral, de vice-admiral, ou de contre-admiral, celuy des vaisseaux de S. M. qui arborera sa dite flamme, ou la dite cornette au grand mast, ne fera point de difficulté de saluer les premiers les dits pavillons d'Espagne, et qu'il ne luy soit rendu pour salut qu'un moindre nombre de coups.

Art. 8. Pareillement les vaisseaux qui n'auront pavillon, cornette, ny autre marque de commandement, s'ils rencontren en mer des navires de guerre du Roy d'Espagne de pareille qualité, S. M. entend que les siens se fassent saluer les pre-

miers, et qu'ils les y contraignent par la force, s'ils en faisoient difficulté.

Art. 9. A l'esgard des Hollandois, Génois, Hambourgeois, et autres estats, S. M. ayant esté informée de l'accord qui fut fait avec les provinces-unies des Pays-Bas en l'année 1634, portant que l'admiral de Hollande rencontrant en mer l'admiral de France, celuy de Hollande plieroit le pavillon et salueroit de son artillerie, et qu'ensuite celuy de France ayant rendu le salut du canon seulement, celuy de Hollande remettroit son pavillon, et que le vice-admiral et contre-admiral feroient la mesme chose à l'esgard du vice-admiral et contre-admiral de France, S. M. approuvant de nouveau ce règlement, désire qu'il soit observé présentement de la mesme manière à l'esgard des susdits Estats Généraux et des autres républiques, et que ce qui est dit de son pavillon admiral soit entendu aussi et observé à l'esgard de son estendart royal des galères, comme aussi à l'esgard de la patronne de ses galères, ainsi qu'il est dit du vice-admiral de France.

Art. 10. Entend Sa dite Majesté que les trois pavillons d'admiral, vice-admiral et contre-admiral de France, se fassent saluer par l'admiral de Hollande, et que néantmoins celuy-cy ne soit obligé de plier son pavillon que pour l'admiral de France, leur vice-admiral que pour l'admiral et le vice-admiral, et ainsi du contre-admiral, en sorte que cette déférence de plier le pavilion ne soit rendue par les Hollandois qu'à pavillons supérieurs en qualité ou égaux de nom.

Art. 11. Si l'admiral de Hollande est rencontré par un vaisseau du Roy portant cornette seulement, le dit vaisseau du Roy ne fera difficulté de le saluer.

Art. 12. Mais tous vaisseaux du Roy commandant, en quelque mast qu'ils portent le pavillon ou la cornette, se feront saluer les premiers par le vice-admiral ou contre-admiral de Hollande.

Art. 13. Comme aussi dans les rencontres de vaisseau à vaisseau de guerre, de l'une et de l'autre nation, le François se fera

saluer le premier par l'Hollandois et l'y contraindra s'il en faisoit difficulté.

Art. 14. S. M. entend que tout ce qui s'est dit de Hollande dans les articles ci-dessus s'observe aussi à l'esgard de tous les autres estats, comme Gênes, Hambourg, villes Anséatiques et autres.

Fait à Saint-Germain-en-Laye, le neuvième de mai 1665.

Signé LOUIS.

Et plus bas : De Lionne.

---

*Lettre de M. de Croissy, ambassadeur en Angleterre, à M. de Colbert.*

A Londres, le 6 juin 1669.

Un capitaine anglais qui commande un vaisseau de guerre du roy d'Angleterre, appelé *la Perle*, armé de vingt-quatre pièces de canon, a écrit ici qu'ayant fait rencontre au passage du détroit d'un vaisseau du Roy, lui Anglais s'approcha du Français pour lui demander des nouvelles, et que celui-ci a dit qu'il n'en avoit point d'autres, sinon qu'il falloit qu'il baissât son pavillon, le traitant d'*English dog*, c'est-à-dire chien d'Anglais, à quoy l'Anglais lui donnant de pareils titres, dit que ce ne seroit pas un Français qui l'y obligeroit; que dans le même temps le Français l'avait canonné et poursuivi pendant une heure. Le roy d'Angleterre et M. le duc d'York ne doutent plus de cette nouvelle, et cela irrite fort les esprits contre nous, et à la cour et dans la ville : mais S. M. ne m'en a pas encore parlé.

Si vous jugez à propos de me faire sçavoir ce que vous en avez appris, je sçauray d'autant mieux ce que j'auray à répondre en cas que l'on tombe devant moi sur cette affaire.



*Lettre du sieur Forans à M. de Seignelay-Colbert.*

A Brest, le 28 mai 1677.

MONSEIGNEUR,

Nous arrivâmes hier ici, M. de la Roche-Allart et moi, et en partirons demain après avoir fait de l'eau dont nous avions besoin. Nous irons joindre M. de Chasteauregnault à Belle-Isle, où il nous a donné rendez-vous. Nous avons convoyé les vaisseaux de l'Amérique et plusieurs terreneuviers à 40 lieues dehors des caps. Nous fîmes rencontre, en retournant, d'un navire de 50 à 60 canons du roi d'Angleterre, à 15 lieues d'Oüessant, qui voulut m'obliger à le saluer et me pressa extraordinairement sur ce chapitre, protestant même de me combattre si je ne lui accordais cela, et même de me couler à fond. Nous nous parlions d'assez près pour qu'il me fît bien entendre ses inutiles menaces; j'étais au désespoir de souffrir tant d'indignités et d'être compromis avec une nation où nous gardons tant de mesures; je vous avoue, Monseigneur, que son impudence me mortifia au dernier point. Néanmoins, sans me relâcher à rien de rampant, je me dégageai d'avec lui sans qu'il se passât rien autre chose que des paroles.

Je crois, sans vanité, que ma contenance et celle de mon équipage lui persuadèrent que nous ne souffririons pas plus longtemps ses insultes, car après ses menaces et nos diverses contestations, se voyant déchu de pouvoir obtenir ce qu'il s'était peut-être proposé, il fit porter ses voiles, et tira en passant deux coups de canon à balle à M. de la Roche-Allart, qui en était hors la portée, venant après moi, puis il nous laissa en même temps.

---

*Réponse de M. le marquis de Seignelay au sieur Forans.*

A Versailles, le 4 juin 1677.

MONSIEUR,

J'ai rendu compte au Roi du contenu en votre lettre du 28 du mois passé, concernant la rencontre que vous avez faite d'un

vaisseau anglais dans votre route, qui vous a demandé le salut; et quoique S. M. approuve ce que vous avez fait, et qu'elle soit bien aise que le sieur de la Roche-Allart n'ait point tiré sur ledit vaisseau anglais qui lui avait tiré deux coups de canon à balles, cependant, comme ces rencontres sont fâcheuses et contraires au service de S. M., elle n'est pas satisfaite du peu de soin que vous avez de les éviter, étant persuadée que dans un endroit où vous aviez une grande étendue de mer à courre, vous pouviez aisément le faire aussitôt que vous avez reconnu que ce vaisseau était anglais. C'est ce que vous devez observer à l'avenir en pareille rencontre, et être persuadé que le Roi vous saura autant de gré de l'application que vous aurez à éviter les vaisseaux de cette nation que de celle que vous apporterez à chercher les vaisseaux de ses ennemis pour les combattre et les chasser des côtes du royaume, sur lesquelles j'apprends qu'ils sont en grand nombre.

---

(Page 360.)

*Rapport de Tourville à M. de Seignelay-Colbert.*

MONSEIGNEUR,

J'ay receu la lettre que vous m'auez faict l'honneur de m'escrire, du 26 auril, par monsieur le comte d'Estrées, qui m'est venu joindre à veue d'Alicante, où j'ay pris quelques prouisions. Je ne prends point la liberté de vous faire response sur tous les articles que vous me faictes l'honneur de me mander; je n'ay le temps de vous parler présentement que d'une affaire qui m'est arrivée à 15 lieues en mer d'Alicante. J'ay trouvé par malheur, dans la conjoncture des affaires présentes, sous mes voiles, deux vaisseaux de guerre d'Espagne, un de soixante et six pièces de canon, cinq cents hommes d'esquipage commandés par Papachin, et l'autre de cinquante et quatre pièces de canon et trois cents hommes d'esquipage de l'escadre de Flandres, qui sont leurs meilleurs gens de mer. J'ay mis mon pavillon d'union d'ordre de bataille estant au vent d'eux,

pour faire aprester au combat monsieur de Chasteaurenaut et monsieur le comte d'Estrées. Je voyois que ces vaisseaux espagnols avoient leur batterie dehors et desbouchée; je me suis mis à la tête de nos vaisseaux et ay mis en panne à une portée de canon. J'ay appelé ma tartane et donné ordre au patron de dire à Papachin qu'il saluast le pavillon de France. J'auois dict au patron qu'en cas qu'il ne voulust pas saluer, de m'en faire un signal en mettant son enseigne de poupe en berne. Ledict patron s'en alla parler à Papachin, et lui dist en passant à son arrière que je voulois qu'il saluast le pauillon de France, ou que je le combattrois s'il le refusoit; il respondit qu'il ne salueroit point et qu'il n'en auoit point l'ordre. Le patron mit son enseigne de poupe en berne et revinst me trouver. Dans le mesme temps je fais voile sur Papachin, qui fit cryer trois fois vive le Roy, et moi, en arrivant sur luy, je fis aussi cryer vive le Roy; je m'en vas à petite voile sur luy, sans lui tirer un coup de canon. Il y eut quelques-uns de mes soldats qui tirèrent quelques coups de mousquet malgré la deffense que j'en avois faicte; il me respondit de son artillerie, et comme il vit que j'allois sur luy pour l'aborder, il voulut éuiter l'abordage; cependant je m'approchay si près de luy, que les grenadiers tirèrent des grenades dans le mesme moment que je commençay à faire tirer toute mon artillerie. Enfin, Monseigneur, ma manœuvre fut si heureuse que je l'aborday et demeuray accroché auec luy près d'une demie heure par ma poupe. Le hazard voulut qu'il se descrocha dans le temps que j'enuoiay dire à M. de la Rongère, qui estoit sur le chasteau d'avant, de passer à poupe avec ses grenadiers, qui arrivèrent encore assés à temps pour jeter quelques grenades avec les autres grenadiers qui estoient à poupe; vous jugés bien, Monseigneur, que dans ce temps là nous fûmes entièrement desgréés les uns et les autres. Je combatis le nauire pendant trois heures, arrivant toujours sur luy à tire de pistolet. J'ay eu soixante et deux hommes de tués ou blessés hors de combat. Monsieur de Chasteaurenaut, qui, dans le commencement, avoit esté à l'autre vaisseau espagnol de cinquante et quatre pièces de canon avec monsieur le comte

d'Estrées, pour le combattre, revinst à mon arrière comme l'autre ne faisoit plus de feu, et nous acheuasmes de désemparer Papachin et luy abatismes son grand mat; M. de Chasteaurenaut y fut aussy maltraicté. M. le comte d'Estrées combatit l'autre vaisseau, et estant proche de lui, il lui envoya son canot; le capitaine vint à son bord avec ses officiers; ce vaisseau là ne salua point. Dans ce même temps, j'envoyai un officier à Papachin qui avoit amené son pavillon, qui lui dist de ma part que s'il ne vouloit saluer, qu'il falloit qu'il périst ou luy ou moy. Dans ce temps là l'on repassa les drisses de mes huniers qui avaient été coupées et qui avoient tombé sur le ton, et comme je reguindai mes huniers et que je m'en vins sur luy à bout touchant prêt à l'aborder une seconde fois, il m'enuoya dire par l'officier que je lui avois envoyé, qu'il me salueroit, mais que ce n'estoit que la force qui l'y contraignoit : et auparauant de me saluer, il fist assembler tout son équipage et leur dit qu'ils voyoient bien qu'il y estoit contraint; ils répondirent tous d'une voix : *Si señor;* il me salua de neuf coups de canon; je respondis à son salut fort honnêtement, et luy enuoiay offrir tout ce qui despendoit de moy.

Je ne croy pas, Monseigneur, qu'il y ayt beaucoup d'exemples dans la marine qu'un navire de guerre du Roy en ait abordé un autre de cinq cents hommes d'équipage bien aguerris comme le sont ceux de Papachin, qui est le héros d'Espagne, sans avoir tiré aucun coup de canon qu'estant à bord; ce seroit bien malheureux qu'après trente années de services à la mer, le Roy ne me jugeast pas assés capable ny assés appliqué pour commander des armées. Je vous dirai encor, Monseigneur, que dans l'état où je suis aucun commandant ne feroit difficulté de s'en aller en France, ayant tous mes mats absolument incommodés et hors d'estat de me pouvoir servir; cependant, dans l'estat où je suis je me rends au rendez-vous afin de faire connoître mon zèle et mon application au service. J'ay eu un esclat de canon au visage, et un autre à la jambe qui me faict garder le lict. M. de la Rongère, de qui je me loue extrêmement, a esté un peu incommodé de quelque esclat; le vais-

seau de M. de Chasteaurenaut a esté aussy fort incommodé de ses mats, aussy bien que de ses mats de hune de rechange qui étaient sur des potences, avec perte de gens tués et blessés. Pour ce qui est de ma santé, Monseigneur, je vous diray sincèrement que j'ay toujours la même incommodité dont je vous ay parlé; je suis contraint de me relever plus de quarante fois la nuict, et il n'y a que les eaux, à ce qu'on me dict, qui puissent me remettre dans le mois de septembre.

Je me suis trouvé à la pointe du jour tout proche de ces vaisseaux d'Espagne. Depuis ma lettre escrite il vient de tomber un petit mast de hune à M. de Chasteaurenaut. Je ne vous exagère point, Monseigneur, cette affaire, mais j'ose me vanter que personne à la mer n'a veu une manière de combattre semblable à celle-là.

Vous voulés bien que je vous advertisse de prendre des mesures du costé d'Espagne pour l'eau dont on a besoin devant Alger. Je m'en vas aux Fromentières pour raccommoder nos mats et tâcher de faire de l'eau devant que cette affaire se publye.

J'envoye à M. de Vauvray un mémoire de ce dont nous avons besoin, afin de nous mettre en estat de retourner à Toulon après la bombarde.

Je suis avec toutes sortes de respect et d'attache,

Monseigneur,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

Le chevalier DE TOURVILLE.

A bord du *Content*, à la veue de Fromentières, ce 3 juin 1688.

Pardonnés moy, Monseigneur, si je ne vous escris pas de ma main.

*Traduction de la lettre du vice-amiral Papachin au roi catholique.*

SIRE,

Estant parti de Naples le vingt-huitième du passé avec cette capitane et la frégate le saint Gerosme, pour prendre la route d'Alicante en exécution des ordres de Votre Majesté, j'arrivay à la veüe d'Altea, coste de Valence, le premier de ce mois; et ne pouvant passer outre à cause des vents contraires, je fus obligé d'y rester jusqu'au lendemain matin que je suivis ma route à la faveur d'un vent de terre; et au soleil levé j'aperçeüs trois nauires qui venoient du couchant, et le vent ayant tourné à l'ouest, je m'en servis pour avancer quatre lieues en mer, et ainsi nous arrivâmes assez près les uns des autres pour nous parler, et dans ce temps que je reconnus que c'étoit des vaisseaux françois, ils m'envoyèrent dire par une tartane que M. de Tourville demandoit que j'eüsse à le saluer; à quoy je respondis que je n'en ferois rien. La tartane se retira, et fit signe auecq le pavillon. Aussitôt M. de Tourville, qui avoit le dessus du vent, sans s'arrester dauantage, arriua sur moi auecq tant de violence, que les vergues se touchèrent les unes aux autres. Il commença à faire une décharge d'artillerie et mousquetterie et à jetter des grenades; je fis la mesme chose avec grande diligence, et la vergue de mon trinquet et celle de la civadière s'estant embarassées avec son navire, nous nous battîmes ainsi plus d'une demi heure. Mais comme il vit que la mousquetterie de mon navire l'incommodoit fort, il tâcha de se détacher, comme en effet il fit; ensuite il en vint un autre qui ne s'approcha pas de si près; je lui fis aussi une décharge, de mesme qu'au troisième qui le suivoit, et s'estant tous escartés, ils virèrent, et après avoir chargé, ils recommencèrent le combat, de sorte qu'allant et venant, nous nous battismes plus de trois heures et demye, la frégate le saint Gérosme m'ayant fort bien secondé jusques alors; mais comme il arriva qu'un boulet me

fit tomber le pavillon, et qu'elle crust que c'estoit moi qui l'avoit fait baisser, elle cessa de combattre et se rendit, de sorte que je restay seul à combattre. Ils me rompirent le grand mast, et s'estant aperçeüs qu'il avoit embarassé l'artillerie du costé où il estoit tombé, ce fut par là qu'ils me chargèrent davantage; néanmoins je me débarrassay aussitôt coupant tout ce qui m'empeschoit, et recommençay à me battre des deux costés. Deux heures après ils s'éloignèrent, me laissant maltraité de telle sorte qu'il ne me resta ni mast, ni hunes, ni vergue, ni voyle, ni mesme la manœuvre du gouvernail qui ne fussent en pièces. Alors le commandant m'envoya la chaloupe avec un officier pour me dire que j'eusse à considérer l'estat où je me trouvois, qu'il y avoit deux heures que le navire saint Gérosme s'estoit rendu, et qu'il ne pouvoit plus m'aider; sur quoy je luy demanday ce qu'il souhaitoit de moy; il me dit que tout consistoit à saluer. Je luy dis d'attendre un moment; et ayant assemblé touts les officiers pour savoir en quel estat nous étions, et s'ils estoient d'avis que nous continuassions le combat, ils répondirent unanimement que non, et que le navire estoit si maltraité qu'il estoit hors d'estat de pouvoir naviguer, qu'il y avoit cent vingt hommes tués ou blessés, adjoutant à cela que le saint Gérosme ne pouvoit nous estre d'aucun secours, et que nostre navire estoit sans mats et si à découvert que l'on pouvoit tirer sur nous comme on tire au blanc; ce qu'ayant veü, je protestay hautement à l'officier françois que je tirerois, qu'il dît à son commandant de ne pas croire que ce fût un salut volontaire, mais forcé par la nécessité; sur quoy il s'en alla, et voyant que je tardois trop longtemps à faire le salut, il revint une seconde fois pour me demander pourquoy je ne satisfaisois pas à ma parole; je lui respondis que j'avois beaucoup de peine à m'y résoudre. Il me dit qu'ils avoient un ordre fort précis du roy leur maître de faire saluer, et qu'ils étoient obligés de l'exécuter. Sur quoy considérant mon impossibilité, je tiray neuf coups sans balles, et il me respondit de mesme; ensuite il m'envoya pour la troisième fois la chaloupe avec l'officier pour me dire qu'il estoit fâché de ce qui m'étoit arrivé, et qu'il estoit aussi fort endom-

magé, mais que néanmoins si j'avois besoin de quelque chose, que tout ce qu'il avoit estoit à mon service. Je fis response que je n'avois besoin de rien; il s'en alla et les navires prirent la route du Levant; je fis ce que je pus pour prendre celle de terre, que je pris à Benidormy, où je restay quarante heures, après quoy je me mis à la voyle le long de la coste, et ne pouvant à cause du vent contraire, je mouillay avant-hyer après disner, et peu après je partis à la faveur du vent de levant, et j'arrivay le soyr en ce port, où pendant qu'on décharge de mon navire et de la frégate saint Gérosme ce qu'il y a pour Votre Majesté et que je me radoube, j'attendray ses ordres touchant ce que j'auray à faire jusqu'à ce que j'arrive à Cadix.

Dieu conserve la personne royale de Votre Majesté.

A Alicante, le 7 juin 1688.

---

ANNEXE J, pages 399 et 401.

*Lettres de représailles accordées aux sieurs Reculé de Basmarin et Raimbaux.*

Louis, etc. A notre très cher et amé cousin, le duc de Penthièvre, amiral de France, etc.

Nous avons examiné en notre conseil d'état la requête à nous présentée par les sieurs Reculé de Basmarin et Raimbaux, négociants à Bordeaux, propriétaires et armateurs des navires *le Meulan, le Montgommery, la Petite-Adélaïde, la Jeune-Victoire, le Lévrier, le Lenoir, le Raynal, le Marquis-de-Pezé, le d'Argentré, la Bretonne* et *l'Équivoque*, tous pourvus d'expéditions en règle, et naviguant sous pavillon françois, qui ont été enlevés depuis un an par les vaisseaux de guerre et corsaires anglois, sous prétexte qu'ils portoient des secours au continent anglo-américain, quoique la plupart fussent encore dans les mers d'Europe, et n'eussent d'autres munitions de guerre que celles d'usage en temps de paix; tendant ladite requête, pour les causes y contenues, à ce qu'il nous plaise leur accorder nos lettres de représailles sur les biens des sujets du roi d'Angle-

terre, jusqu'à concurrence de la valeur desdits onze navires pris, et de leurs chargements, sauf les dommages-intérêts, et frais d'exécution. Après avoir fait vérifier le contenu en ladite requête, et attendu que la communication interrompue entre les deux cours par le rappel de l'ambassadeur du roi d'Angleterre nous ôte les moyens de continuer, par notre ambassadeur, que, de notre côté, nous avons été obligé de rappeler, les réquisitions et instances amicales pour obtenir de S. M. Britannique la restitution desdits onze navires et chargements, et la réparation des dommages causés auxdits armateurs; à ces causes, etc., nous avons autorisé et autorisons par les présentes signées de notre main, lesdits sieurs Reculé de Basmarin et Raimbaux, à faire saisir et arrêter, tous et chacun, les marchandises, effets et biens qu'ils trouveront, en mer et sur terre, appartenir aux sujets du roi d'Angleterre, jusqu'à concurrence de la valeur desdits onze navires pris et chargements, dommages-intérêts et frais d'exécution : et, en conséquence, avons permis, et permettons auxdits exposants d'armer des navires et de les employer pour recouvrer en mer, sur lesdits sujets, les pertes ci-dessus; et afin qu'il ne s'y commette aucun abus, seront lesdits exposants tenus de faire amener les prises qu'ils feront, dans les ports de notre royaume, où les procédures prescrites par l'ordonnance de 1681, sur le fait des prises, seront faites et ensuite envoyées au secrétaire d'état ayant le département de la marine, pour être statué sur icelles, par jugement des commissaires de notre conseil, qui seront par nous nommés pour cet effet; en exécution duquel jugement lesdites prises seront vendues au plus offrant et dernier enchérisseur, par-devant les juges de l'amirauté, en présence de notre procureur, et le prix déposé entre les mains d'un négociant solvable, jusqu'à la liquidation, tant de la valeur des bâtiments enlevés aux exposants, et des marchandises et effets de leurs chargements, que des dommages-intérêts et frais d'exécution; laquelle sera faite par les mêmes commissaires de notre conseil, à charge par lesdits sieurs Reculé de Basmarin et Raimbaux de se conformer, au surplus, aux dispositions de l'ordonnance de 1681,

au titre des représailles, en ce qui n'est pas contraire aux présentes. Si voulons et vous mandons, etc.

Donné à Versailles, le vingt-neuf juin mil sept cent soixante-dix-huit.

*Arrêté du Directoire exécutif, qui ordonne un embargo sur tous les navires américains, du* 23 *messidor an VI.*

(Page 401.)

Le Directoire exécutif arrête ce qui suit :

Art. 1er. Il sera mis, sans délai, un embargo sur tous les navires américains qui entreraient ou se trouveraient actuellement dans les ports de la République, sauf à régler les fret, surestarie et indemnité, s'il y a lieu.

Art. 2. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent arrêté.

*Arrêté du Directoire exécutif, qui lève l'embargo mis sur les bâtiments américains, du* 29 *thermidor an VI.*

Le Directoire exécutif, considérant que, malgré les manifestations hostiles du gouvernement des États-Unis, qui avaient déterminé un embargo momentané sur leurs bâtiments, il doit croire qu'à moins d'être livré aux passions du cabinet britannique, ce gouvernement, fidèle aux intérêts de la nation américaine, prendra des mesures analogues aux dispositions pacifiques de la République française, dès qu'il en recevra la confirmation, et voulant suivre les habitudes amicales et fraternelles de la France envers un peuple dont elle a défendu la liberté, arrête :

Art. 1er. L'embargo mis sur les bâtiments américains sera levé immédiatement.

Art. 2. Le ministre de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent arrêté.

FIN DU TOME PREMIER.

# TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME.



## LIVRE PREMIER.

NOTIONS GÉNÉRALES ET PRÉLIMINAIRES.

### CHAPITRE PREMIER.



### CHAPITRE II.



### CHAPITRE III.



### CHAPITRE IV.



### CHAPITRE V.



## LIVRE DEUXIÈME.

RÈGLES PERMANENTES. — ÉTAT DE PAIX.

### CHAPITRE VI.



### CHAPITRE VII.



### CHAPITRE VIII.



### CHAPITRE IX.

CHAPITRE X.



CHAPITRE XI.



CHAPITRE XII.



CHAPITRE XIII.



CHAPITRE XIV.



CHAPITRE XV.



CHAPITRE XVI.



## APPENDICE.

DOCUMENTS ET PIÈCES JUSTIFICATIVES.

ANNEXE A.



ANNEXE B.



ANNEXE C.



ANNEXE D.

ANNEXE E.



ANNEXE F.



ANNEXE G.



ANNEXE H.



ANNEXE I.



ANNEXE J.



